

346.047
UTD
P. ei

**PERJANJIAN SEWA MENYEWA BUS WISATA
PADA PERUSAHAAN OTO BUS DI PURWOKERTO**



TESIS

Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan
Mencapai Derajat Sarjana S-2

Magister Kenotariatan

oleh :

Ronie Budiyanto Utomo

B4B001184

**PROGRAM PASCASARJANA
MAGISTER KENOTARIATAN
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2003**

TESIS

PERJANJIAN SEWA MENYEWA BUS WISATA PADA PERUSAHAAN OTO BUS DI PURWOKERTO

disusun oleh :

Ronie Budiyanto Utomo, SH.

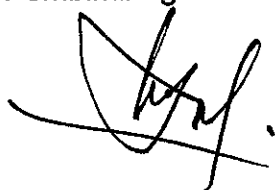
B4B001184

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji
pada tanggal 29 December 2003
dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima

MENYETUJUI

Komisi Pembimbing :

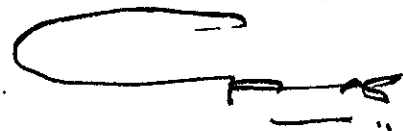
Pembimbing Utama



H. ACHMAD BUSRO, SH., M. Hum

Ketua Program Studi

Magister Kenotariatan



Prof. IGN. SUGANGGA, SH

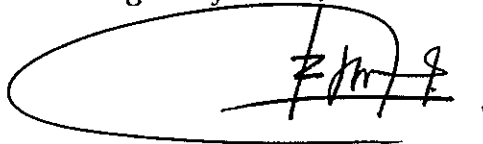
UPT-PUSTAK-UNDIP
No. Daft: 2314/1/mnot/c1
Tgl. : 6 maret 04

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa usulan penelitian ini adalah hasil pekerjaan saya sendiri dan di dalamnya tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar di suatu perguruan tinggi dan lembaga pendidikan lainnya. Pengetahuan yang diperoleh dari hasil penerbitan maupun yang belum/tidak diterbitkan, sumbernya dijelaskan di dalam tulisan dan daftar pustaka.

Semarang, Desember 2003

Yang menyatakan,

A handwritten signature in black ink, enclosed within a large, hand-drawn oval. The signature appears to be 'Ronie Budiyanto Utomo' with a stylized 'SH' at the end.

RONIE BUDIYANTO UTOMO,SH.

ABSTRAK

PERJANJIAN SEWA MENYEWAWA BUS WISATA PADA PERUSAHAAN OTO BUS DI PURWOKERTO. *RONIE BUDIYANTO UTOMO, SH.* Tesis. Semarang. Program Studi Magister Kenotariatan Universitas Diponegoro.

Pengangkutan darat berperan penting dalam aktivitas manusia, sarana pengangkutan darat beraneka ragam, mulai sarana transportasi Kereta api sampai pada kendaraan umum yang dapat berbentuk mobil kecil sebagai angkutan dalam kota maupun yang berbentuk Bus. Operasional dari bus sebagai angkutan orang juga bermacam-macam, ada yang hanya bertujuan sebagai sarana transportasi antar wilayah ada juga yang mengkhususkan sebagai kegiatan usaha di bidang pelayanan jasa angkutan parawisata. Sebagai sarana angkutan parawisata, Bus parawisata diatur berdasarkan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1990 Tentang Kepariwisatahan sekaligus juga tunduk pada aturan sebagai kegiatan usaha (dalam bentuk Perseroan Terbatas Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995) . sebagai kegiatan usaha yang berorientasi pada jasa juga terkait dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Operasional bus wisata di dalam suatu hubungan perjanjian sewa menyewa bus wisata meninggalkan banyak masalah, seputar penerapan dan akibat hukum dari perjanjian sewa menyewa tersebut, terutama menyangkut tanggungjawab para pihak terhadap tindakan wanprestasi yang dilakukan. Serta problem pertanggungan resiko dalam kondisi wanprestasi .

Metode penelitian yang digunakan melalui pendekatan yuridis empiris, dengan mengumpulkan data primer dan data sekunder.

Hasil penelitian Bahwa perusahaan oto bus dalam perjanjian sewa menyewa bus wisata bertanggungjawab secara penuh terhadap kondisi bus wisata yang akan dioperasikan baik kondisi fisik terlebih kondisi mesin dengan jaminan layak digunakan untuk perjalanan jauh, pengusaha bus wisata juga menjamin keselamatan dari penumpang dan kelayakan supir yang mengemudi.

Dalam hal terjadinya kondisi *overmacht*, maka isi dari perjanjian saat itu juga tidak mengikat bagi para pihak untuk dilaksanakan, keadaan *overmacht* membebaskan para pihak dari masing-masing tanggungjawab untuk memberikan contraprestasi, karena dianggap *overmacht* sebagai keadaan yang tidak dapat diprediksikan dan tidak diingini oleh para pihak untuk terjadi.

Tindakan wanprestasi akan mengakibatkan kerugian dari salah satu pihak, wanprestasi dapat membatalkan perjanjian, wanprestasi ringan selama dapat dibuktikan akan mengakibatkan penundaan dari pelaksanaan perjanjian, tanggungjawab hukum dari pihak yang mengakibatkan wanprestasi dapat berupa ganti rugi, atau denda namun dapat juga hanya permintaan maaf dan bisa juga kesemuanya hal tersebut.

ABSTRACTION

Agreement rental tour bus at Oto Bus company in Purwokerto, Ronic Budiyo Utomo, SH, Thesis Semarang master of Notary Program Diponegoro University.

Mainland of transport ceiling beam important in activity of human Facility mainland of transport many various, starting facility transport the train until at general motor who can shape of little car as transport in city even shape of the bus. Operational from the Bus as transport the people also many kind, there were only the aim as facility transportation escort area there's also who tour service field. As facility tour transportation, tour bus to be regular based on institution number 9, 1990th about tourism all at once also obey at the rule as an activity of the effort (shape of limited Company Institution Number 1, 1995th) as an activity of the effort who oriented at service also connected with decision institution number 8, 1999th about protecting of consumer operational tour bus in a connecting agreement rental tour bus leaving many problem, around the bottom and consequence of law from agreement rental mentioned, especially connected responsible all side face of done wan achievement who was done, with problem the risk of responsibility in condition of wan achievement

The research of method who uses pass approach of juridical empiric by collected primary of data and secondary of data.

The result of research that oto bus company in agreement rental tour bus to responsibility full way face of tour bus condition who will be operated good of physic condition more machine condition by guarantee can be uses for far travelling, businessman tour bus also guarantee save from passenger and fit drive of driver.

In condition happen thing *overmacht*, so contain from agreement that moment not to bind for all side to execution, *overmacht* condition to free all side from each responsibility for giving contra achievement because to be judgement *overmacht* as condition who can not be prediction and not wanted by all side to happen.

Done wan achievement will consequences damage from one of side wan achievement can canceled from execution of commitment responsible of law from side who consequences wan achievement can shape of substitution of damage, or fining even can also only apologize and can also all of things.

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, yang telah memberikan rahmat serta berkah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan tesis ini yang berjudul : **"PERJANJIAN SEWA MENYEWA BUS WISATA PADA BEBERAPA PERUSAHAAN OTO BUS."**

Penulisan tesis ini dimaksudkan sebagai salah satu persyaratan guna menyelesaikan studi pada Program Magister Kenotariatan Universitas Diponegoro Semarang.

Meskipun telah berusaha semaksimal mungkin, penulis yakin tesis ini masih jauh dari sempurna dan harapan, oleh karena keterbatasan ilmu pengetahuan, waktu, tenaga serta literatur bacaan. Namun dengan ketekunan, tekad dan rasa ingin tahu dalam pengembangan ilmu pengetahuan, akhirnya penulis dapat menyelesaikannya.

Penulis sangat menyadari, bahwa tesis ini juga dapat terselesaikan dengan bantuan yang sangat berarti dari berbagai pihak. Segala bantuan, budi baik dan uluran tangan berbagai pihak yang telah penulis terima baik dalam studi maupun dari tahap persiapan penulisan sampai tesis ini terwujud tidak mungkin disebutkan seluruhnya.

Meskipun hanya beberapa nama yang disebutkan di sini, tidak berarti bahwa penulis melupakan yang lain. Tanpa dukungannya tidak mungkin penulisan tesis ini dapat terselesaikan.

Rasa hormat dan terima kasih juga penulis sampaikan kepada pihak-pihak yang telah membantu, sehingga penulis dapat menyelesaikan studi di Program Magister Kenotariatan Universitas Diponegoro dan sewaktu penelitian guna penulisan tesis ini, antara lain kepada :

1. Bapak **Prof. Ir. Eko Budihardjo, MSc** selaku Rektor Universitas Diponegoro Semarang.
2. Bapak **Prof. Dr. Soeharyo Hadisaputro, dr.Sp.PD(K)** selaku Direktur Program Pascasarjana Universitas Diponegoro.
3. Bapak **H. Achmad Busro, S.H., MHum**, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Diponegoro dan selaku Pembimbing dalam penulisan tesis ini yang telah tulus ikhlas meluangkan waktu, tenaga dan pikiran dalam memberikan pengarahan, masukan-masukan serta kritik yang membangun selama proses penulisan tesis ini.
4. Bapak **Prof. I.G.N. Sugangga, SH** selaku Ketua Program Studi Magister Kenotariatan Universitas Diponegoro.
5. Bapak **R. Suharto, S.H., MHum** selaku Sekretaris Program Studi Magister Kenotariatan Universitas Diponegoro.

6. Para guru Besar beserta Bapak/Ibu Dosen pada Program Studi Magister Kenotariatan Universitas Diponegoro yang telah dengan tulus menularkan ilmunya, sehingga penulis dapat menyelesaikan studi di Program Magister Kenotariatan .
7. Tim Reviewer proposal penelitian serta Tim Penguji tesis yang telah meluangkan waktu untuk menilai kelayakan proposal penelitian penulis dan bersedia menguji tesis dalam rangka meraih gelar Magister Kenotariatan di Universitas Diponegoro
8. Staf administrasi Program Studi Magister Kenotariatan Universitas Diponegoro yang telah memberi bantuan selama penulis mengikuti perkuliahan.
9. Bapak Pimpinan PO. KUMALA dan Bapak Pimpinan PO. TRI KUSUMA Purwokerto serta para responden yang telah bersedia memberi bantuan bahan-bahan penulisan, semangat serta dorongan selama penulis melakukan penelitian dan menyusun tesis ini.
10. Rekan-rekan mahasiswa/wi Magister Kenotariatan Universitas Diponegoro Angkatan 2001 yang telah begitu banyak membantu, mendorong dan menjadi mitra diskusi selama penulis menjadi mahasiswa hingga penyelesaian tesis ini.

Akhirnya untuk istri tercinta dan anak-anakku yang tersayang penulis ucapkan banyak terima kasih yang telah dengan tulus ikhlas, setia

mendampingi dan selalu memberi dukungan do'a serta nasehat kepada penulis selama menyelesaikan perkuliahan dan penulisan tesis ini.

Karena menyadari kekurangsempurnaan penulisan tesis ini, maka dengan kerendahan hati penulis menyambut masukan yang bermanfaat dari para pembaca sekalian untuk memberikan kritikan dan saran-saran yang membangun.

Semoga penulisan tesis ini dapat memberikan manfaat dan kontribusi positif bagi pengembangan ilmu pengetahuan hukum pada umumnya dan untuk perkembangan ilmu hukum perjanjian pada khususnya.

Semarang, Desember 2003

Penulis,

Ronie Budiyanto Utomo

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	
HALAMAN PENGESAHAN	
HALAMAN PERNYATAAN	
ABSTRAK	
KATA PENGANTAR	
DAFTAR ISI	

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang	1
1.2. Perumusan Masalah	5
1.3. Tujuan Penelitian	6
1.4. Manfaat Penelitian	6

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengangkutan Darat	8
2.1.1. Pengertian Pengangkutan Darat	8
2.1.2. Dasar Hukum Pengangkutan Darat	12
2.1.3. Hak dan Kewajiban Pengangkut	15
2.2. Pengertian Perjanjian Sewa Menyewa	18
2.2.1. Kewajiban Pihak yang Menyewakan	21
2.2.2. Kewajiban Pihak Penyewa	23
2.2.3. Perihal Resiko Dalam Sewa Menyewa	24
2.3. Wanprestasi dan Keadaan Memaksa (<i>overmacht</i>)	25
2.3.1. Tanggungjawab Yuridis ada Pada Pihak Debitur Yang Wanprestasi	27
2.3.2. Tidak ada Tanggungjawab Yuridis Keadaan Memaksa (<i>overmacht</i>)	27
2.3.3. Tanggungjawab Yuridis ada Pada Pihak Kreditur : Kelalaian Kreditur (<i>crediteursverzuim</i>)	28

BAB III METODE PENELITIAN

3.1. Metode Pendekatan	31
3.2. Spesifikasi Penelitian	32
3.3. Metode Penentuan Sampel	33
3.4. Teknik Pengumpulan Data	34
3.5. Metode Analisa Data	35

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1. Prosedur Penyewaan Bus Wisata	36
4.1.1. Skema Sewa Menyewa Bus Wisata.....	36
4.1.2. Akibat Hukum Dalam Perjanjian Sewa Menyewa Bus Wisata.....	41
4.2. Kegiatan Operasional Bus wisata	42
4.2.1. Standart Kelayakan Operasional Bus Wisata	43
4.2.2. Fasilitas yang Diberikan Terhadap Bis Wisata.....	46
4.3. Analisa Tanggungjawab Para Pihak Dalam Perjanjian Sewa Menyewa Bus Wisata.....	47
4.3.1. Analisa Terhadap Tanggungjawab Penyewa dan Pemilik Bus Wisata di Dalam Perjanjian Sewa Menyewa.....	48
4.3.2. Analisa Tanggungjawab Para Pihak Terhadap Keadaan <i>Overmacht</i>	50
4.4. Praktek Sewa Menyewa Bis Wisata	52
4.4.1. Sewa Menyewa Bus Wisata dalam Praktek	52
4.4.2. Tindakan Wanprestasi dan Penyelesaiannya	54
4.4.3. Pelaksanaan Ganti Rugi dan Akibat-akibatnya.	57

BAB V PENUTUP

5.1. Kesimpulan	59
5.2. Saran-saran.....	60

RINGKASAN

DAFTAR PUSTAKA

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pengangkutan memegang peranan vital dalam segala aspek kehidupan baik secara langsung maupun tidak langsung, terlebih dalam dunia perdagangan tidak mungkin terlepas dari kegiatan pengangkutan.

Kegiatan pengangkutan telah lama dikenal sejak zaman dulu, yaitu sejak masih digunakannya sarana angkutan yang sederhana hingga sekarang telah menggunakan sarana angkutan yang serba modern, hal tersebut berkembang secara wajar seiring dengan perkembangan zaman.

Perkembangan sarana angkutan akan mengakibatkan mobilitas masyarakat yang semakin tinggi, demikian juga dalam dunia perekonomian yang semakin maju, fungsi pengangkutan untuk memindahkan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain, dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai barang.¹

Dalam KUHD sama sekali tidak dijumpai definisi tentang pengangkutan pada umumnya, baik dalam Buku I maupun dalam Buku II, dalam hal ini menurut Sukardono memberikan definisi mengenai hukum pengangkutan yang ditinjau dari Hukum Perdata, sebagai berikut :

¹ HMN.Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia-Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, 1984, Hal. 1.

“merupakan keseluruhan peraturan-peraturan di dalam dan di luar kodifikasi (KUH Perdata dan KUHD) yang berdasarkan atas dan bertujuan untuk mengatur hubungan-hubungan hukum yang terbit karena keperluan pemindahan barang-barang dan atau orang-orang dari suatu tempat lain untuk memenuhi perikatan-perikatan yang lahir dari perjanjian-perjanjian tertentu, termasuk juga perjanjian-perjanjian untuk memberikan perantara-an mendapatkan pengangkutan.”²

Pada dasarnya pengangkutan dalam dunia pemiagaan di bagi dalam 3 (tiga) jenis, yaitu :

1. Pengangkutan di Darat ;
2. Pengangkutan di Laut ;
3. Pengangkutan di Udara.

Sedangkan untuk pengangkutan di darat dalam melaksanakan fungsi dan tujuannya beraneka macam, ada yang berfungsi sebagai angkutan barang, angkutan penumpang dan ada yang sebagai angkutan penumpang sekaligus barang, baik yang menurut fisik sarana pengangkutan dilakukan oleh kendaraan yang dapat berupa kendaraan bermotor maupun mobil atau kendaraan darat lain yaitu Kereta Api yang dikelola oleh PT. Kereta Api Indonesia.

Secara niaga pelaksanaan usaha pengangkutan dapat dikelola pemilikan usahanya mulai yang sederhana, yaitu individu atau perseorangan maupun sampai pada pengaturan usaha yang profesional yaitu oleh suatu bentuk usaha Perseroan Terbatas.

²R. Sukardono. *Hukum Dagang Indonesia Jilid II*, CV. Rajawali, Jakarta, 1986. Hal. 6.

Perbedaan di dalam pengaturan usaha dibedakan dari segi tanggung jawab dalam usaha itu sendiri, sebuah sarana pengangkutan yang dikelola oleh Perseroan Terbatas secara langsung tunduk pada aturan-aturan di dalam Undang-Undang Nomor : 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas, namun pada umumnya dalam penyelenggaraan usaha pengelolaan sarana pengangkutan terdaftar pada Departemen Perindustrian dan Perdagangan dengan nama Perusahaan Oto Bus (P.O).

Hubungan antara suatu perusahaan oto bus dan konsumen terikat pada suatu persetujuan berupa perjanjian pengangkutan, berdasarkan yurisprudensi Mahkamah Agung Nomor : 653 K/Sip/1980 tanggal 11 Juni disebutkan, bahwa hak dan kewajiban dari para pihak dalam tiap-tiap perjanjian harus ada dan ini ditentukan dalam isi perjanjian yang bersangkutan.

Mengenai isi perjanjian dapat terdiri dari : isi perjanjian yang secara tegas dinyatakan oleh pihak atau secara diam-diam. Dalam Pasal 1339 KUH Perdata disebutkan bahwa : "Persetujuan tidak hanya mengikat untuk hal-hal yang dengan tegas dinyatakan di dalamnya, tetapi juga untuk segala sesuatu yang menurut sifat persetujuannya diharuskan oleh kepatutan, kebiasaan dan undang-undang."

Terikatnya perusahaan oto bus dan konsumen dalam suatu perjanjian pengangkutan memaksakan masing-masing pihak untuk mematuhi

penyelenggaraan isi dari perjanjian tersebut, dengan konsekuensi hukum yang ada.

Pengelolaan suatu sarana pengangkutan khususnya pengangkutan penumpang yang berorientasi pada pelayanan pariwisata memiliki beberapa aturan tersendiri yang khusus diterapkan pada sarana angkutan pariwisata, misalkan aturan dari segi perizinan dan trayek yang berbeda antara bus umum dan bus pariwisata atau antara bus dan angkutan umum dalam kota, beberapa alternatif lain ada Perusahaan Oto Bus yang dalam kegiatan umum sehari-hari melayani pengangkutan orang untuk niaga (penumpang), suatu saat karena perjanjian *carter* melayani kegiatan pariwisata atau sebaliknya karena harga penawaran yang lebih rendah kendaraan umum dalam kota di *carter* menjadi angkutan pariwisata.

Pada kondisi di atas persoalan di bidang hukum adalah minimnya pengetahuan masing-masing pihak tentang standart fasilitas dari suatu pengangkutan yang berorientasi pariwisata, hingga sebenarnya memaksakan suatu sarana angkutan umum menjadi bus untuk pelayanan wisata selain tidak cocok juga mestinya ada pengurangan biaya operasional, namun harga sebenarnya dalam pelayanan bus untuk wisata juga kurang diketahui oleh kedua belah pihak.

Persoalan lain adalah untuk menentukan batas dari tindakan wanprestasi, karena sering suatu kontrak sewa menyewa tidak dituangkan secara tertulis, termasuk tentang penutupan asuransi terhadap kerugian

materiil maupun non materiil yang kemungkinan dapat terjadi dalam suatu kegiatan pengangkutan oleh suatu Perusahaan Oto Bus atau juga tentang pertanggungjawab bila terjadi *overmacht* dalam suatu perjanjian pengangkutan pariwisata.

Karena kepentingan tersebut, maka penulis berkehendak untuk mengkaji lebih mendalam hal-hal yang berkaitan dengan perjanjian sewa menyewa Bus Wisata dalam judul tesis : **“PERJANJIAN SEWA MENYEWA BUS WISATA PADA BEBERAPA PERUSAHAAN OTO BUS.”**

1.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang penelitian yang telah dikemukakan di atas, maka ada beberapa permasalahan yang diteliti dalam penelitian ini. Adapun permasalahan yang diteliti dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimanakah tanggung jawab Perusahaan Oto Bus (P.O) dalam suatu kontrak sewa menyewa Bus Wisata ?
2. Siapakah yang harus bertanggungjawab bila dalam perjanjian sewa menyewa bus wisata terjadi keadaan *overmacht* ?
3. Bagaimanakah penyelesaiannya bila terjadi wanprestasi baik yang dilakukan penyewa maupun dari perusahaan oto bus ?

1.3. Tujuan Penelitian

Adapun yang menjadi tujuan penelitian dalam penulisan tesis ini adalah :

1. Untuk mengetahui dan menjelaskan mengenai batas-batas tanggungjawab dari PO. Pariwisata dalam suatu kontrak sewa menyewa Bus Wisata.
2. Untuk mengetahui pihak yang bertanggung jawab dalam suatu kontrak sewa menyewa bus wisata dalam hal terjadinya wanprestasi.
3. Untuk mengetahui dan menanalisa penyelesaian sengketa dalam kontrak sewa menyewa bus wisata apabila terjadi wanprestasi yang dilakukan oleh penyewa atau pemilik bus wisata.

1.4. Manfaat Penelitian

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas, maka manfaat penelitian ini adalah :

1. **Secara praktis**, hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan bahan masukan sebagai buah pikiran untuk menyusun suatu kontrak yang cocok untuk kegiatan sewa menyewa Bus untuk kegiatan wisata sesuai standar fasilitas wisata.

2. **Secara teoritis**, penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat teoritis berupa sumbangan bagi pengembangan ilmu pengetahuan hukum perdata pada umumnya, khususnya di bidang perjanjian sewa menyewa serta sebagai bahan referensi tambahan dalam mempelajari hukum perjanjian pada Magister Kenotariatan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengangkutan Darat

2.1.1. Pengertian Pengangkutan Darat

Pengangkutan mencakup bidang yang sangat luas sekali. Apalagi sejak manusia sudah mengenal pengangkutan, sehingga hampir seluruh kegiatan manusia tidak terlepas dari keperluan angkutan. Hal ini dimulai dari cara yang paling sederhana dengan memikul atau menjinjing barang di atas kepala, dengan fasilitas yang disediakan oleh alam seperti mempergunakan binatang atau kayu yang dijadikan perahu hingga menggunakan bantuan motor bergerak. Di sini pengangkut mengalami perkembangan dan kemajuan sejalan dengan majunya tingkat kehidupan dan budaya manusia. Kehidupan masyarakat yang maju ditandai oleh mobilitas yang tinggi, yang dimungkinkan karena tersedianya fasilitas pengangkutan yang cukup.³

Pengangkutan merupakan hasil produksi dalam bentuk jasa yang merupakan kegiatan yang dilakukan untuk memindahkan orang dan atau barang dari suatu tempat asal ke tempat tujuan. Oleh karena itu proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal di mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan atau kemana kegiatan angkutan diakhiri.⁴

³ Sri Redjeki Hartono, *Pengangkutan dan Pengangkutan Darat*, FH. Undip, Semarang 1980, Hal. 1.

⁴ M. D. Soetisna, *Managemen Pengangkutan*, Alumni, Bandung, 1985, Hal. 1.

Pada dasarnya suatu aktivitas yang berisikan suatu perpindahan yang lazim disebut sebagai pengangkutan itu dapat dibagi menjadi tiga jenis pengangkutan yaitu : ⁵

- a. Pengangkutan yang diselenggarakan melalui darat yang sering disebut sebagai pengangkutan darat dan termasuk didalamnya pengangkutan perairan pedalaman ;
- b. Pengangkutan yang diselenggarakan melalui laut (dengan kapal laut) yang sering disebut dengan pengangkutan laut ;
- c. Pengangkutan yang diselenggarakan melalui udara (dengan pesawat udara) yang sering dikenal pula dengan sebutan pengangkutan udara.

Pengangkutan darat adalah pengangkutan yang tidak diselenggarakan melalui laut atau udara, tetapi diselenggarakan melalui darat. Secara umum dapat dikatakan bahwa pengangkutan darat itu melalui : ⁶

1. Jalan raya, yaitu meliputi semua jenis pengangkutan barang dan atau orang melalui jalan raya, baik mempergunakan kendaraan bermotor maupun tidak menggunakan kendaraan bermotor. Pengangkutan dengan kendaraan bermotor antara lain meliputi pengangkutan barang dan atau orang antar daerah, antar kota dan mungkin antar pulau Sumatra, Jawa, Bali dan sebagainya ;
2. Rel kereta api, yaitu meliputi semua pengangkutan baik pengangkutan orang dan atau barang dengan kereta api, melalui rel kereta api, termasuk kereta listrik atau trem listrik dalam kota. Dengan kata lain meliputi semua kegiatan atau aktivitas pengangkutan dengan kereta api ;
3. Perairan pedalaman, yaitu semua pengangkutan baik pengangkutan barang dan atau orang melalui perairan pedalaman, yang meliputi teluk, sungai-sungai danau baik yang mempergunakan perahu bermotor, termasuk didalamnya apa yang disebut sebagai angkutan lalu lintas sungai, ferry dan danau ;

⁵ Sri Redjeki Hartono, *Op. cit.*, Hal. 8.

⁶ *Ibid.*, Hal. 13.

4. Pengangkutan berita dan kawat melalui kawat dan alat komunikasi yang lain. Di sini termasuk didalamnya pengangkutan surat-surat dan berita serta kartu pos yang merupakan monopoli setiap negara ;
5. Pengangkutan benda cair dan pipa.

Selain meliputi jenis tersebut di atas, sering dikenal istilah pengangkutan melalui jalan umum. Istilah pengangkutan melalui jalan umum tersebut adalah semua jalan yang bukan jalan kereta api, yang busa dilalui oleh umum atau setiap orang dan kendaraan bermotor. Jadi pengangkutan melalui jalan umum adalah sama dengan pengangkutan melalui jalan raya, karena alat pengangkutan yang dipergunakan di atas jalan umum ini adalah kendaraan bermotor.

Pengangkutan orang atau penumpang dengan kendaraan bermotor dilakukan dengan kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik seperti mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan kendaraan khusus. Yang dimaksud dengan kendaraan khusus disini adalah kendaraan yang dirancang dan digunakan secara khusus seperti ambulans, kendaraan khusus untuk mengangkut narapidana dan lain-lain. Sedangkan mobil penumpang ditegaskan bahwa semata-mata dipergunakan untuk mengangkut penumpang atau orang sebagai lawan dari mobil barang.⁷

Pengangkutan darat sebagaimana pengangkutan yang lain juga mempunyai arti penting dalam kehidupan masyarakat dan dapat dilihat dari

⁷ *Ibid.* Hal. 89.

segi sosio politik, pertahanan, hukum, teknik dan ekonomi yang dapat dijelaskan sebagai berikut : ⁸

Pertama : Pengangkutan adalah salah satu sasaran utama dalam mewujudkan dan meningkatkan kesatuan dan persatuan bangsa.

Kedua : Pengangkutan merupakan alat mobilitas pertahanan yang harus tersedia bukan saja untuk keperluan rutin angkutan unsur-unsur pertahanan, tetapi yang lebih penting lagi merupakan alat mobilitas yang bisa dikerahkan dalam keadaan darurat.

Ketiga : Tercapainya mobilitas dari aparat hukum dan masyarakat, melalui lancarnya pengangkutan akan mempermudah usaha penegakan hukum.

Keempat : Pengangkutan juga dapat ditinjau dari aspek teknik pembangunan dan pengoperasian fasilitas pengangkutan. Tingkat kemampuan merencanakan, membuat desain peralatan-peralatan angkutan akan menentukan besarnya kapasitas alat angkutan dan tingkat keselamatan dalam pengoperasian.

⁸ Much. Tarudin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Perusahaan*, LP – Ekonomi UI, Jakarta, 1981, Hal. 4.

Kelima : Dilihat dari segi ekonomi pengangkutan merupakan salah satu prasarana yang menunjang pelaksanaan pembangunan nasional.

Dengan demikian pengangkutan mempunyai peranan yang sangat penting dan mendasar didalam setiap aktifitas sehari-hari yang berarti selain untuk meningkatkan daya guna dan manfaat juga sebagai suatu sarana utama untuk menunjang program pemerintah dalam pembangunan terutama mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

2.1.2. Dasar Hukum Pengangkutan Darat

Peraturan pengangkutan di Indonesia, terutama pengangkutan darat tidak dapat dijumpai dalam satu kodifikasi, tetapi tersebar di dalam berbagai peraturan-peraturan sebagai sumber hukum dari pengangkutan di Indonesia, dapat dicari dalam dua sumber yaitu peraturan-peraturan yang terdapat di luar kodifikasi maupun yang berada di dalam kodifikasi.

Peraturan yang berada di dalam kodifikasi terutama yang terdapat di dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPerdata), yang berisi mengenai tanggung jawab pengangkut. Sedangkan peraturan yang terdapat di luar kodifikasi, tersebar di dalam berbagai undang-undang dan peraturan

tentang berbagai hal. Berbagai jenis peraturan tentang pengangkutan yang terdapat di luar kodifikasi ini mempunyai sifat yang berbeda-beda yaitu : ⁹

1. Peraturan yang mengatur hal-hal yang bersifat memberikan perlindungan bagi kepentingan umum, seperti :
 - Peraturan mengenai wajib uji kendaraan bermotor ;
 - Peraturan mengenai syarat-syarat pendirian perusahaan angkutan umum ;
 - Peraturan mengenai syarat-syarat pengemudi dan lain-lain.
2. Peraturan yang memberikan perlindungan kepada pemakai kendaraan bermotor terutama untuk melindungi kepentingannya, seperti undang-undang tentang dana pertanggungan kecelakaan penumpang.
3. Peraturan yang memberikan perlindungan kepada korban kecelakaan yang ditimbulkan oleh alat angkutan.

Peraturan di dalam KUH Perdata yang menjadi dasar dari pengangkutan darat yaitu mengenai perjanjian pengangkutan orang atau penumpang di darat, yang menitikberatkan pada Pasal 1338 dan Pasal 1339 KUH Perdata. Kedua pasal ini yang dapat dipakai sebagai ketentuan umum atau titik tolak adanya perjanjian pengangkutan orang atau penumpang dan dapat pula disebut sebagai landasan perjanjian.

Pengangkutan darat di dalam KUH diatur di dalam bagian Ketiga, Bab V Buku I, mulai Pasal 90 dan seterusnya mengenai pengangkutan dan juragan perahu, melalui sungai-sungai dan perairan darat atau pedalaman. ¹⁰

Peraturan di luar kodifikasi, tersebar dalam berbagai undang-undang dan peraturan yang antara lain meliputi : ¹¹

⁹ *Ibid*, Hal. 15

¹⁰ *Ibid*, Hal. 20.

1. Peraturan pokok mengenai pengangkutan melalui jalan raya, seperti yang diatur dalam UU No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Peraturan pokok tentang perkeretapiannya yang diatur dengan PP No. 57 Tahun 1990 tentang Kereta Api Sebagai Perusahaan Umum.
3. Peraturan pokok tentang pengangkutan pos yang diatur dengan PP No. 37 Tahun 1985 tentang Penyelenggaraan Pos.
4. Peraturan pokok mengenai telekomunikasi yang diatur dengan UU No. 3 Tahun 1993 tentang Telekomunikasi dan PP. No. 8 Tahun 1993 Sebagai Pelaksanaan Penyelenggaraan Telekomunikasi.

Mengenai pengangkutan orang atau penumpang dengan kendaraan bermotor atau dengan kendaraan umum diatur oleh UU No. 14 Tahun 1992, sebagai undang-undang terbaru yang menggantikan undang-undang lama yaitu UU No. 13 Tahun 1965. Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 ini mengatur berbagai hal yang berhubungan dengan lalu lintas dan angkutan jalan. Untuk angkutan diatur didalam Bab VIII yaitu : ¹²

- Bagian I : Mengenai angkutan orang dan barang (Pasal 34 dan Pasal 35) ;
- Bagian II : Mengenai angkutan orang dan kendaraan umum (Pasal 36, 37 dan 38) ;
- Bagian III : Mengenai angkutan barang dan kendaraan umum (Pasal 39 dan Pasal 40) ;
- Bagian IV : Mengenai perusahaan (Pasal 41) ;
- Bagian V : Mengenai Tarif (Pasal 42) ;

¹¹ *Ibid*, Hal. 30.

¹² Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.

- Bagian VI : Mengenai tanggung jawab pengangkut (Pasal 42).

Jadi di dalam UU No. 14 Tahun 1992, tidak dijumpai pengertian pengangkutan darat, tetapi hanya terdapat beberapa pasal yang menjelaskan mengenai angkutan orang dan barang, angkutan orang dengan kendaraan umum dan angkutan barang dengan kendaraan umum. Undang-undang ini untuk angkutan jalan agar penyelenggaraannya sesuai dengan perkembangan kehidupan masyarakat dan lebih berhasil guna dan berdaya guna.

2.1.3. Hak dan Kewajiban Pengangkut

Pengusaha angkutan wajib mengangkut orang dan barang, setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan dan atau dilakukannya pembayaran biaya angkutan oleh pengirim barang dan atau penumpang. Hal ini disebabkan agar perusahaan pengangkutan umum tersebut tidak melakukan pembedaan perlakuan terhadap pengguna jasa angkutan itu telah memenuhi persyaratan sesuai perjanjian yang telah disepakati dan pengangkut tidak berbuat sewenang-wenang serta menjamin keselamatan orang dan atau barang hingga tujuan nanti.

Dalam perjanjian pengangkutan darat, kewajiban pokok pengangkut adalah sebagai berikut : ¹³

¹³ R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia Jilid II*, Rajawali, Jakarta, 1981, Hal. 29.

1. Menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari tempat pemuatan sampai di tempat tujuan dengan selamat ;
2. Merawat, menjaga, memelihara barang dan penumpang yang diangkut sebaik-baiknya ;
3. Menyerahkan barang yang diangkut kepada penerima dengan lengkap, utuh, tidak rusak dan tidak terlambat ;
4. Melepaskan dan menurunkan penumpang di tempat tujuan atau pemberhentian sebaik-baiknya.

Selain itu pada pengangkutan darat terutama pengangkutan barang pada umumnya, pengangkutan tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang timbul karena : ¹⁴

1. Keadaan memaksa, hingga barang rusak ;
2. Cacat pada barang itu sendiri ;
3. Kesalahan atau kelalaian pengirim ;
4. Keterlambatan tibanya barang di tempat tujuan karena keadaan memaksa tetapi barang tidak rusak.

Sedang di dalam pengangkutan penumpang dengan kendaraan bermotor, dapat dirumuskan syarat-syarat perjanjian secara tertulis pada dokumen pengangkutan yang diterbitkannya. Penumpang yang akan menggunakan jasa pengangkutan yang bersangkutan, tinggal menyetujui syarat-syarat yang telah ditulis pada karcis itu. Syarat-syarat perjanjian yang tertulis pada dokumen pengangkutan ini merupakan ketentuan hak dan kewajiban yang telah mereka buat bersama dan dapat bervariasi antara pengangkut yang lain. Kewajiban dan hak yang pokok berkenaan dengan

¹⁴ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, Hal. 78.

pemutusan atau pembatalan perjanjian, sedangkan kewajiban dan hak yang pelengkap berkenaan dengan ganti kerugian : ¹⁵

Syarat-syarat pokok antara lain :

- Jika pengangkutan dibatalkan tanpa pemberitahuan terlebih dahulu sebelum pemberangkatan, biaya pengangkutan tidak dapat dibatalkan.
- Jika pengangkutan dibatalkan dengan pemberitahuan terlebih dahulu empat, lima atau enam jam sebelum pemberangkatan, biaya pengangkutan dikembalikan dengan potongan 10% atau 20%.
- Apabila pada jam pemberangkatan mobil pengangkutan rusak mendadak, sehingga tidak dapat diperbaiki maka pengangkutan dibatalkan dan biaya pengangkutan dikembalikan atau penumpang secepatnya dipindahkan ke mobil lain.
- Apabila penumpang datang terlambat atau tidak berada di tempat yang telah ditentukan ketika dijemput sehingga pada saat pemberangkatan tidak dapat diangkut, maka biaya pengangkutan tidak dapat dikembalikan.

Syarat-syarat pelengkap antara lain :

- Setiap penumpang dilarang membawa barang terlarang ;

¹⁵ *Ibid.* Hal. 70

- Barang bawaan yang lebih dari 10 kg, untuk kelebihanya dikenakan biaya pengangkutan berdasarkan tarif yang telah ditentukan ;
- Setiap penumpang dipertanggungkan pada asuransi jasa raharja.

Karcis penumpang atau surat angkutan barang merupakan tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan dan pembayaran biaya angkutan. Penetapan besarnya tarif harus berpedoman pada struktur dan golongan tarif yang telah ditetapkan oleh pemerintah dan pengusaha angkutan wajib mentaati segala peraturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah tersebut.

Dengan demikian pada dasarnya bahwa kewajiban pengangkut adalah melaksanakan pengangkutan baik barang dan atau orang dari tempat asal ke tempat tujuan dan mempunyai hak untuk mendapatkan pembayaran dari penumpang atau pengirim barang. Sedangkan hak dari penumpang adalah mendapatkan pelayanan sampai tujuan dengan selamat dan mempunyai kewajiban untuk melakukan pembayaran atas jasa angkutan tersebut.

2.2. Pengertian Perjanjian Sewa menyewa

Sewa menyewa adalah suatu perjanjian dengan mana pihak yang satu mengikatkan dirinya untuk memberikan kepada pihak yang lainnya kenikmatan dari sesuatu barang, selama suatu waktu tertentu dan dengan

pembayaran suatu harga yang oleh pihak yang tersebut terakhir itu disanggupi pembayarannya. Demikianlah definisi yang diberikan oleh Pasal 1548 KUH Perdata mengenai perjanjian sewa menyewa.¹⁶

Kewajiban pihak yang satu adalah menyerahkan barangnya untuk dinikmati oleh pihak yang lain, sedangkan kewajiban pihak yang terakhir ini adalah membayar "harga sewa". Jadi barang diserahkan tidak untuk dimiliki seperti halnya dalam jual beli, tetapi hanya untuk dipakai, dinikmati kegunaannya. Dengan demikian maka penyerahan hanya bersifat menyerahkan kekuasaan belaka atas barang yang disewa itu.¹⁷

Karena kewajiban pihak yang menyewakan adalah menyerahkan barang untuk dinikmati dan bukannya menyerahkan hak milik atas barang itu, maka ia tidak usah pemilik dari barang tersebut. Dengan demikian, maka seorang yang mempunyai hak nikmat-hasil dapat secara sah menyewakan barang yang dikuasainya dengan hak tersebut.

Kalau seorang disertai suatu barang untuk dipakainya tanpa kewajiban membayar sesuatu apa, maka yang terjadi adalah suatu perjanjian pinjam pakai. Jika si pemakai barang itu diwajibkan membayar, maka bukan lagi pinjam-pakai yang terjadi, tetapi sewa menyewa.

Disebutkannya perkataan "waktu tertentu" dalam uraian Pasal 1548 KUH Perdata tersebut di atas, menimbulkan pertanyaan apakah maksudnya

¹⁶ R. Subekti. *Aneka Perjanjian*. Citra Aditva Bhakti. Bandung. 1995. Hal. 30

¹⁷ *Ibid*, Hal. 30.

itu, karena dalam perjanjian sewa menyewa sebenarnya tidak perlu disebutkan untuk berapa lama barang disewanya, asal sudah disetujui berapa harga sewanya untuk satu jam (misalnya sewa mobil), satu hari, satu bulan atau satu tahun.

Ada yang menafsirkan bahwa maksudnya tidaklah lain daripada untuk mengemukakan bahwa pembuat undang-undang memang memikirkan pada perjanjian sewa menyewa di mana waktu sewa ditentukan, misalnya untuk enam bulan, untuk dua tahun dan sebagainya.

Suatu petunjuk terdapat dalam Pasal 1579 KUH Perdata, yang hanya dapat kita mengerti dalam alam pikiran yang dianut oleh seorang yang pikirannya tertuju pada perjanjian sewa menyewa di mana waktu sewa itu ditentukan. Pasal tersebut berbunyi : "Pihak yang menyewakan tidak dapat menghentikan sewanya dengan menyatakan hendak memakai sendiri barangnya yang disewakan, kecuali jika telah diperjanjikan sebaliknya". Teranglah bahwa pasal ini ditujukan dan juga hanya dapat dipakai terhadap perjanjian sewa menyewa dengan waktu tertentu. Memang sudah selayaknya bahwa seorang yang sudah menyewakan barangnya misalnya untuk lima tahun, tidak boleh menghentikan sewanya kalau waktu tersebut belum habis, dengan dalih bahwa ia ingin memakai sendiri barang yang disewakan itu. Tetapi kalau ia menyewakan barangnya tanpa ditetapkannya suatu waktu tertentu, sudah barang tentu ia berhak menghentikan sewa itu setiap waktu

asal ia mengindahkan cara-cara dan jangka waktu yang diperlukan untuk pemberitahuan pengakhiran sewa menurut kebiasaan setempat.

Meskipun demikian, peraturan tentang sewa menyewa yang termuat dalam bab ketujuh dari Buku III KUH Perdata berlaku untuk segala macam sewa menyewa, mengenai semua jenis barang, baik yang bergerak maupun tak bergerak, baik yang memakai waktu tertentu maupun yang tidak memakai waktu tertentu, oleh karena "waktu tertentu" bukan syarat mutlak untuk perjanjian sewa menyewa.¹⁸

Tentang harga sewa : Kalau dalam jual beli harga harus berupa uang, karena kalau berupa barang perjanjiannya bukan jual beli lagi tetapi menjadi tukar menukar, tetapi dalam sewa menyewa tidaklah menjadi keberatan bahwa harga sewa itu berupa barang dan jasa.

Sebagai telah diterangkan, segala macam barang dapat disewakan, Perkataan "*carter*" yang berasal dari dunia perkapalan ditujukan kepada pemborongan pemakaian sebuah kendaraan atau alat pengangkut (kapal laut, kapal terbang, mobil dan lain-lain) untuk suatu waktu tertentu atau untuk suatu perjalanan tertentu, dengan pengemudinya yang akan tunduk pada perintah-perintah yang diberikan oleh si pencarter.

2.2.1. Kewajiban Pihak yang Menyewakan

Pihak yang menyewakan mempunyai kewajiban :

1. Menyerahkan barang yang disewakan kepada si penyewa ;

¹⁸ *Ibid.* Hal. 41.

2. Memelihara barang yang disewakan sedemikian hingga itu dapat dipakai untuk keperluan yang dimaksud ;
3. Memberikan kepada si penyewa kenikmatan tenteram dari barang yang disewakan selama berlangsungnya persewaan.

Selanjutnya ia diwajibkan, selama waktu sewa, menyuruh melakukan pembetulan-pembetulan pada barangnya yang disewakan yang perlu dilakukan, terkecuali pembetulan-pembetulan kecil yang menjadi wajibnya si penyewa. Juga ia harus menanggung si penyewa terhadap semua cacad dari barang yang disewakan yang merintangi pemakaian barang itu, biarpun pihak yang menyewakan itu sendiri tidak mengetahuinya pada waktu dibuatnya perjanjian sewa menyewa. Jika cacad-cacad itu telah mengakibatkan sesuatu kerugian bagi si penyewa, maka kepadanya pihak yang menyewakan diwajibkan memberikan ganti rugi (Pasal 1551 dan Pasal 1552 KUH Perdata).

Kewajiban memberikan kenikmatan tenteram kepada si penyewa dimaksudkan sebagai kewajiban pihak yang menyewakan untuk menanggulangi atau menangkis tuntutan-tuntutan hukum dari pihak ketiga, yang misalnya membantah hak si penyewa untuk memakai barang yang disewanya. Kewajiban tersebut tidak meliputi pengamanan terhadap gangguan-gangguan phisik, misalnya orang-orang melempari rumahnya dengan batu atau tetangga membuang sampah dipekarangan rumah yang disewa dan lain sebagainya. Hal ini ditegaskan dalam Pasal 1556 KUH

Perdata yang berbunyi : "Pihak yang menyewakan tidaklah diwajibkan menjamin si penyewa terhadap rintangan-rintangan dalam kenikmatannya yang dilakukan oleh orang-orang pihak ketiga dengan peristiwa-peristiwa tanpa memajukan sesuatu hak atas barang yang disewa dengan tidak mengurangi hak si penyewa untuk menuntut sendiri orang itu". Gangguan-gangguan dengan "peristiwa-peristiwa" itu harus ditanggulangi sendiri oleh si penyewa.

2.2.2. Kewajiban Pihak Penyewa

Bagi si penyewa ada dua kewajiban utama, yaitu :

1. Memakai barang yang disewa sebagai seorang "bapak rumah yang baik," sesuai dengan tujuan yang diberikan kepada barang itu menurut perjanjian sewanya ;
2. Membayar harga sewa pada waktu-waktu yang telah ditentukan menurut perjanjian.¹⁹

Kewajiban untuk memakai barang sewaan sebagai seorang "bapak rumah yang baik" berarti kewajiban untuk memakainya seakan-akan itu barang kepunyaannya sendiri.

Jika si penyewa memakai barang yang disewa untuk suatu keperluan lain daripada yang menjadi tujuan pemakaiannya, atau suatu keperluan

¹⁹ *Ibid.* Hal. 43.

sedemikian rupa hingga dapat menerbitkan kerugian kepada pihak yang menyewakan, maka pihak ini, menurut keadaan, dapat meminta pembatalan sewanya (Pasal 1561 KUH Perdata).

2.2.3. Perihal Risiko Dalam Sewa Menyewa

Menurut Pasal 1553 KUH Perdata, dalam sewa menyewa itu risiko mengenai barang yang dipersewakan dipikul oleh si pemilik barang, yaitu pihak yang menyewakan. Tentang apakah artinya "risiko" itu sudah kita ketahui dari bagian umum dari Hukum Perjanjian yang diatur dalam Buku III KUH Perdata dan juga dalam pembahasan kita mengenai perjanjian jual beli. Untuk mengulangi lagi : risiko adalah kewajiban untuk memikul kerugian yang disebabkan oleh suatu peristiwa yang terjadi di luar kesalahan salah satu pihak, yang menimpa barang yang menjadi obyek perjanjian.

Peraturan tentang risiko dalam sewa menyewa itu tidak begitu jelas diterangkan oleh Pasal 1553 KUH Perdata tersebut seperti halnya dengan peraturan tentang risiko dalam jual beli yang diberikan oleh Pasal 1460 KUH Perdata, di mana dengan terang dipakai perkataan "tanggungan" yang berarti risiko. Peraturan tentang risiko dalam sewa menyewa itu harus kita ambil dari Pasal 1553 KUH Perdata tersebut secara mengambil kesimpulan.

Dalam pasal ini dituliskan bahwa barang yang disewa itu musnah karena suatu peristiwa yang terjadi di luar kesalahan salah satu pihak, maka perjanjian sewa menyewa gugur demi hukum. Dari perkataan "gugur demi

hukum” inilah kita simpulkan bahwa masing-masing pihak sudah tidak dapat menuntut sesuatu apa dari pihak lawannya, hal mana berarti bahwa kerugian akibat musnahnya barang yang dipersewakan dipikul sepenuhnya oleh pihak yang menyewakan. Dan ini memang suatu peraturan risiko yang sudah setepatnya, karena pada dasarnya setiap pemilik barang wajib menanggung segala risiko atas barang miliknya. Pada waktu kita membahas perjanjian tukar menukar, telah kita kemukakan bahwa peraturan risiko yang diberikan oleh Pasal 1545 KUH Perdata dalam perjanjian tukar menukar itu memang sangat tepat, sehingga peraturan tersebut sebaiknya dipakai sebagai pedoman untuk segala macam perjanjian bertimbal balik yang timbul dalam praktek. Sebagaimana diketahui, Pasal 1545 KUH Perdata tersebut meletakkan risiko pada pundak masing-masing pemilik barang.

2.3. Wanprestasi dan Keadaan Memaksa (*Overmacht*)

Dalam bagian kelima, Titel I Buku IV di antara Perikatan-perikatan Bersyarat (*Voorwaardelijke Verbintenssen*) dijumpai Pasal 1266 KUH Perdata, yang menguraikan akibat-akibat wanprestasi pada suatu persetujuan timbal balik (*Wederkerige overeenkomst*).²⁰

Pembuat undang-undang telah memberikan pengaturan bentuk syarat batal secara diam-diam (*stilzwijgende ontbindende voorwaarde*) hal tersebut hampir seluruhnya bertumpu pada suatu fiksi, satu dan lain karena

²⁰ Gr. Van der Burght. *Buku Tentang Perikatan (Dalam Teori dan Yurisprudensi)*. Mander Maju, Bandung, 1999, Hal. 125.

kebanyakan calon pihak-pihak yang akan mengadakan persetujuan (*aspirant contractanten*) sama sekali tidak mengetahui adanya peluang mengandalkan syarat seperti itu.²¹

Batalnya persetujuan atas dasar Pasal 1266 KUH Perdata tidak secara otomatis berlangsung dengan terpenuhinya syarat tersebut. Pihak yang ditimpa *wanprestatie* harus menuntut pembatalan di pengadilan, sedangkan pengendalian terhadap pemenuhan syarat batal (*ontbindende voorwaarde*) pada gilirannya (*normaliter*) terbuka bagi kedua belah pihak.²²

Namun tambahan pula pihak yang ditimpa *wanprestatie* dapat pula menuntut sesuatu yang lain disamping pembatalan, yakni pemenuhan perikatan, ganti rugi atau pemenuhan perikatan plus ganti-rugi.²³

Namun untuk menetapkan akibat-akibat tidak terpenuhinya perikatan (*niet-nakoming*), perlu diketahui terlebih dahulu pihak yang lalai memenuhi perikatan tersebut. Kemungkinan-kemungkinan sehubungan dengan persoalan ini adalah sebagai berikut.²⁴

²¹ Gr. Van der Burght. *Loc. cit.*
Ibid., Hal. 131.

²³ Gr. Van der Burght. *Loc. cit.*

²⁴ Gr. Van der Burght. *Loc. cit.*

2.3.1. Tanggungjawab Yuridis ada Pada Pihak Debitur Yang Wanprestasi

Tidak terpenuhinya perikatan diakibatkan kelalaian (kesalahan) debitur atau sebagai akibat situasi dan kondisi yang resikonya ada pada diri debitur.

Akibat-akibat *wanprestatie* adalah :

- a. Debitur harus membayar ganti rugi (Pasal 1243 KUH Perdata) ;
- b. Beban resiko bergeser ke arah kerugian debitur : Suatu halangan yang timbul kepermukaan dapat dipertanggungjawabkan kepadanya setelah pihak debitur melakukan wanprestasi, kecuali kesengajaan atau kelalaian besar (*culpa lata*) pada pihak kreditur tidak dapat mengandalkan "*overmacht*."
- c. Jika perkiraan timbul dari suatu persetujuan timbal balik, maka pihak kreditur dapat membebaskan diri dari kewajiban melakukan kontra prestatie melalui cara Pasal 1266 KUHPerdata, atau melalui *exceptio non adimpleti contractus* menangkis tuntutan debitur untuk memenuhi perikatan.

2.3.2. Tidak ada Tanggungjawab Yuridis : Keadaan memaksa (*overmacht*)

Tidak terpenuhi perikatan adalah akibat suatu situasi dan kondisi, yang didalamnya debitur tidak melakukan kesalahan dan yang berada di luar jangkauan resikonya. Bahkan sebab halangan tersebut dapat saja berada

pada pihak kreditur, namun betapapun juga tidak dipertanggungjawabkan kepadanya (*crediteurs-overmacht*) akibat-akibat "*overmacht*" adalah :

- a. Pihak kreditur tidak perlu membayar ganti rugi (Pasal 1244 KUH Perdata) ;
- b. Pembagian beban resiko (*risicolast*) tidak mengalami perubahan (penting pada "keadaan memaksa sementara" atau "*tijdelijke overmacht*") ;
- c. pihak kreditur tidak mempunyai hak untuk memenuhi perikatan tetapi sekaligus- terkecuali atas dasar suatu pasal seperti misalnya Pasal 1460 KUH Perdata demi hukum dibebaskan dari kewajiban melakukan *contraprestatie*.

2.3.3. Tanggungjawab Yuridis ada Pada Pihak Kreditur : Kelalaian Kreditur (*crediteursverzuim*)

Tidak dipenuhinya perikatan adalah akibat kesalahan atau kelalaian kreditur atau suatu situasi yang berbeda dalam jangkauan resikonya. Akibat kelalaian kreditur adalah ;

- a. Debitur berada dalam keadaan memaksa, tetapi menyimpang dari apa yang disebut dibawah butir 2 ini berlaku hal-hal sebagai berikut :
 - Beban resiko bergeser kearah kerugian kreditur dan selaku demikian ialah bahwa pihak debitur pada galibnya hanya bertanggungjawab yuridis karena melakukan wanprestatie

dalam hal adanya unsur kesengajaan diri sendiri atau kesalahan besar (*grove schuld*) ;

- Pihak kreditur tetap berkewajiban memberikan *contraprestatie* (bandingkan Pasal 1602 KUH Perdata).

Akrab kaitannya dengan pengaturan tentang pembatalan persetujuan timbal balik karena *wanprestatie* adalah ajaran "*exceptio non adimpleti contractus*."

Kedua-duanya berhubungan dengan peristiwa, bahwa salah satu pihak tidak memenuhi atau tidak memenuhi secara layak kewajiban-kewajiban yang mengalir dari persetujuan dan dengan alasan tersebut ingin membebaskan diri dari *contraprestatie* terhadap pihak yang melakukan *wanprestatie*.

Perbedaan prinsipil antara Pasal 1266 KUH Perdata dan ***exceptio non adimpleti contractus*** mengenai hal-ikhwal yang berkenan dengan akibat-akibat pada hakekatnya terletak dalam peristiwa bahwa yang disebut terakhir hanya menanggukkan pemenuhan kewajiban, sedangkan pembatalan membebaskan kedua belah pihak dan kewajiban-kewajiban timbal balik (*wederzijdse verplichtingen*) mereka.

BAB III

METODE PENELITIAN

Menurut Soerjono Soekanto metode adalah proses, prinsip-prinsip dan tata cara memecahkan suatu masalah, sedang penelitian adalah pemeriksaan secara hati-hati, tekun dan tuntas terhadap suatu gejala untuk menambah pengetahuan manusia, maka metode penelitian dapat diartikan sebagai proses prinsip-prinsip dan tata cara untuk memecahkan masalah yang di hadapi dalam melakukan penelitian.²⁵

Sedangkan menurut Sutrisno Hadi penelitian atau *research* adalah usaha untuk menemukan, mengembangkan dan menguji kebenaran suatu pengetahuan, usaha mana dilakukan dengan menggunakan metode-metode ilmiah.²⁶

Dengan demikian penelitian yang dilaksanakan tidak lain untuk memperoleh data yang telah teruji kebenaran ilmiahnya. Namun untuk mencapai kebenaran ilmiah tersebut ada dua buah pola berpikir menurut sejarahnya yaitu berpikir secara rasional dan berpikir secara empiris atau melalui pengalaman.

²⁵ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*. UI Press. Jakarta. 1986. Hal. 6

²⁶ Sutrisno Hadi, *Metodologi Research Jilid I*, ANDI, Yogyakarta, 2000, Hal. 1.

Penelitian hukum dengan hanya mempergunakan metode normatif saja mempunyai kemampuan dan jangkauan yang terbatas.²⁷ Dalam penelitian hukum yang normatif biasanya hanya dipergunakan sumber-sumber data sekunder saja, yaitu peraturan perundang-undangan, keputusan-keputusan pengadilan, teori-teori hukum dan pendapat para sarjana hukum terkemuka.

Oleh karena itu untuk menemukan metode ilmiah maka digabungkanlah metode pendekatan rasional dan metode pendekatan empiris, di sini rasionalisme memberikan kerangka pemikiran yang logis sedangkan empiris memberikan kerangka pembuktian atau pengujian untuk memastikan suatu kebenaran.²⁸

3.1. Metode Pendekatan

Berdasarkan rumusan masalah dan tujuan penelitian maka metode pendekatan yang digunakan adalah metode pendekatan yuridis empiris, dengan mengkombinasikan hasil dari data primer (hasil dari penelitian di lapangan) untuk menemukan dasar hukum/aturan dalam perjanjian sewa menyewa Bus Wisata.

²⁷ Ronny Hanitijo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1985, Hal. 9.

²⁸ Ronny Hanitijo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990, Hal. 30.

Dari sisi yuridis kajian didasarkan pada aturan-aturan hukum yang berlaku dan mengatur tentang perjanjian sewa menyewa Bus Wisata, antara lain :

1. Buku ke III KUH Perdata, khususnya tentang perjanjian Sewa Menyewa ;
2. Buku I Bab V Bagian 2 dan 3 KUHD ;
3. Undang-Undang Nomor : 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya ;
4. Undang-Undang Nomor : 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Jadi pendekatan yuridis empiris digunakan untuk mengetahui proses bekerjanya hukum dalam penyelenggaraan sewa menyewa bus wisata, menyangkut tanggungjawab dalam hal wanprestasi dan dalam keadaan *overmacht*.

3.2. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi yang digunakan dalam penelitian ini bersifat penelitian deskriptif analitis, yaitu dimaksudkan untuk memberi data yang seteliti mungkin tentang suatu keadaan atau gejala-gejala lainnya.²⁹ Dikatakan deskriptif, karena penelitian ini diharapkan mampu memberi gambaran secara rinci, sistematis dan menyeluruh mengenai segala hal yang

²⁹ Soerjono Soekanto, *Op.cit*, Hal. 10.

berhubungan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dikaitkan dengan teori-teori hukum dan praktek pelaksanaan hukum positif (KUH Perdata , khususnya mengenai perjanjian sewa menyewa).

Istilah analitis mengandung makna mengelompokan, menghubungkan, membandingkan dan memberi makna aspek-aspek penetapan prosedur sewa menyewa Bus Wisata, hak dan tanggungjawab para pihak dan batas dari tindakan yang dapat disebut wanprestasi.

3.3. Metode Penentuan Sampel

Dalam penelitian ini, metode penentuan sampel yang digunakan adalah *purposive sampling*, dengan menentukan sampel yang akan diteliti dengan pertimbangan kemampuan akses ke obyek penelitian, berdasarkan penelitian awal maka telah ditentukan dua (dua) perusahaan bis wisata yang akan dijadikan sampel, yaitu :

1. PO. KUMALA dan ;
2. PO. TRI KUSUMA.

Pembatasan jumlah sampel penelitian dikarenakan adanya kemiripan pada hampir semua sampel (perusahaan oto bus wisata di Jawa Tengah), sehingga tidak mempengaruhi keakuratan data yang akan dikumpulkan.

Populasi ditentukan dengan survei awal pada tiap populasi untuk meneliti kelayakan jenis Perusahaan Oto Bus dari populasi untuk dijadikan sampel.

Adapun lokasi penelitian telah ditentukan, yaitu di Propinsi Jawa Tengah .

3.4. Teknik Pengumpulan Data

Data yang dikumpulkan meliputi data primer dan data sekunder. Wawancara dilakukan pada pimpinan perusahaan/bagian hukum dari Perusahaan Oto Bus telah ditentukan menjadi sampel dalam penelitian ini dan sepuluh orang *customer* (perorangan atau instansi menyangkut data kenyataan pelaksanaan sewa menyewa Bus Wisata).

Pertanyaan wawancara telah ditentukan lebih dahulu, dengan kemungkinan pengembangan pertanyaan berdasarkan keadaan wawancara dengan responden.

Adapun yang menjadi responden sebanyak 10 (sepuluh) orang tersebut, yaitu :

1. Hadi Winoto ;
2. Wahyu Wibisono ;
3. Adi Kurniawan ;
4. Gatot Herlambang ;
5. Tanyo Prakoso ;
6. Dodi Prastyo ;
7. Ny. Asiati ;
8. Ny. Elia Puspita ;
9. Ny. Tri Hemingsih ;
10. Ny. Murniati ;

3.5. Metode Analisis Data

Setelah data-data yang telah dikumpulkan, baik melalui penelitian kepustakaan maupun penelitian lapangan serta data pendukung yang terkait akan dianalisis secara kualitatif.

Analisa kualitatif yang dilakukan di sini dengan menggunakan logika atau penalaran untuk memperoleh pemahaman secara imperatif.

Analisis kualitatif dilakukan dalam tiga alur kegiatan yang terjadi secara bersamaan, yaaitu pertama : reduksi data, kedua : penyajian data dan ketiga : penarikan kesimpulan (verifikasi).³⁰

³⁰ Soerjono Soekanto, *Op. cit*, Hal. 250.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1. Prosedur Penyewaan Bus Wisata

Menyangkut penyewaan bus wisata berlaku beberapa hal umum antara lain, adanya pihak penyewa yaitu konsumen atau pemakai/pengguna jasa, serta pemilik bus wisata atau pihak pengusaha oto bus wisata.

Sewa menyewa bus wisata juga menyangkut hal umum tentang besaran uang sewa yang dinilai dalam kurs Rupiah.

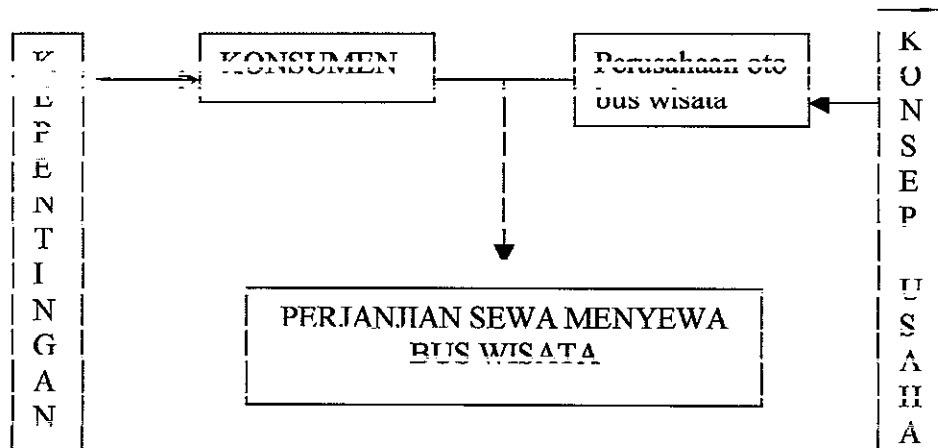
4.1.1. Skema Sewa Menyewa Bus Wisata

Dalam pembentukan perjanjian sewa menyewa bus wisata hal-hal yang menjadi patokan utama adalah aturan-aturan mengenai pengangkutan di jalan raya yang meliputi Undang-Undang Nomor : 14 Tahun 1992 Tentang Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya, serta dengan mengindahkan Undang-Undang Nomor : 9 Tahun 1990 Tentang Kepariwisata, hal ini erat kaitannya dengan adanya aturan tentang pengangkutan usaha untuk tujuan pariwisata dan Undang-Undang Nomor : 1 Tahun 1995 Tentang Perseroan Terbatas, menyangkut perusahaan penyelenggara pengangkutan pariwisata tersebut. Selanjutnya kaitan lain

adalah Undang-Undang Nomor 8 : Tahun 2001 Tentang Perlindungan konsumen.³¹

Dari struktur pembahasan diatas dapat diterjemahkan, bahwa suatu perjanjian sewa menyewa bus wisata selain harus memperhatikan kualifikasi dari perusahaan penyelenggara juga harus memperhatikan kelayakan bus pariwisata tersebut, serta mengindahkan aspek pelayanan yang menonjol dari strategi pariwisata.

Secara struktur skema perjanjian sewa menyewa bus wisata dibentuk oleh konsumen dan pengusaha oto bus wisata/perusahaan, konsumen dapat sebagai perorangan atau suatu perusahaan swasta ataupun instansi pemerintah. Namun di dalam pembahasan ini kepentingan penyewaan oto bus pariwisata adalah untuk suatu kegiatan yang memang ditujukan sebagai kegiatan pariwisata.



³¹ Hasil wawancara pada tanggal 23 Juli 2003 dengan Fradi Ariawan selaku Direktur PO. Komala Purwokerto.

Berangkat dari maksud tersebut di atas konsumen melakukan suatu hubungan yang bersifat komersial dengan menghubungi perusahaan oto bus yang memang melakukan kegiatan di bidang pengangkutan pariwisata. Pengenalan terhadap oto bus yang bergerak di bidang pengangkutan pariwisata sebagian besar diketahui oleh konsumen lewat promosi dari oto bus itu sendiri (pengakuan dari 3 (tiga) responden konsumen perusahaan swasta) dan karena memang sudah mengenal sejak lama/sebagai langganan (pengakuan dari 7 (responden) konsumen).³²

Terkoneksinya konsumen dan perusahaan oto bus secara langsung akan melakukan kesepakatan mengenai.³³

1. Tempat/lokasi pariwisata yang akan dikunjungi ;
2. Waktu kunjungan atau total lamanya waktu penggunaan terhadap bus wisata ;
3. Jumlah peserta atau penumpang yang akan diangkut dalam kontrak perjanjian sewa menyewa bus wisata tersebut ;
4. Hal-hal yang menjadi tanggungan pihak penyewa dan pihak pemilik perusahaan oto bus pariwisata ;
5. Biaya/besaran ongkos sewa yang dikenakan dalam satu kali perjanjian pengangkutan pariwisata ;

³² Wawancara pada tanggal 20 sampai 25 Juli 2003 dengan konsumen pengguna bus pariwisata.

³³ Wawancara pada tanggal 24 Juli 2003 dengan Bapak Bambang selaku Direktur PO. TRIKUSUMA Purwokerto.

6. Besaran pembayaran dimuka/panjar serta akibat dari pembatalan; bila dianggap perlu pada beberapa perusahaan yang *bonafide* disertakan juga ;
7. Perjanjian penanggungan asuransi keselamatan perjalanan terhadap penumpang.

Selanjutnya konsumen akan menyetujui atau menolak, penolakan biasanya disertai penawaran terhadap beberapa hal pokok, biasanya mengenai harga, lamanya waktu pengangkutan serta negosiasi apabila terjadi keterlambatan kepulangan rombongan tour pariwisata.

Apabila telah ditemukan kesepakatan, maka akan dibuatkan perjanjian sewa menyewa, namun biasanya perjanjian sewa menyewa tidak dibuat secara tertulis tetapi dinyatakan sebagai suatu kesepakatan yang berlaku secara umum, artinya tanpa ada naskah tertulis perjanjian sewa menyewa bus pariwisata tunduk pada aturan kebiasaan dalam sewa menyewa angkutan pariwisata. antara lain adalah. ³⁴

1. Pengenaan denda 10 % dari besar biaya sewa apabila terjadi pembatalan ;
2. Adanya pembayaran tambahan yang jumlahnya dinegosiasi apabila terjadi ketambahan waktu kedatangan ;

³⁴ Wawancara pada tanggal 25 Juli 2003 dengan Sinta Herawati Staf bagian Hukum PO.Kumala Purwokerto.

3. Bus pariwisata harus memiliki konsep peralatan pendukung pariwisata yang nyaman termasuk kelengkapan *air conditioner* (AC) dan tersedianya *WC/toilet* dalam kendaraan bus pariwisata ;
4. Adanya tambahan asuransi yang harus ditanggung oleh konsumen ;
5. Supir dan karnet serta bahan bakar menjadi tanggungan dan berada dalam jaminan tanggungjawab perusahaan oto bus pariwisata ;
6. Bus wisata tidak bertanggungjawab terhadap acara pariwisata konsumen selain mengenai pengangkutan ;
7. Adanya perjanjian pembayaran dimuka/panjar sebesar minimal 50 % dari besaran ongkos sewa bus wisata, dan pembayaran sisa diselesaikan paling lambat setelah bus wisata kembali ke pangkalan bus ;
8. Adanya jumlah tempat duduk yang disesuaikan dengan jumlah peserta/penumpang yang akan diangkut ;
9. Bus pariwisata tidak diperkenankan mengangkut penumpang selain dari rombongan yang terdaftar.

Kesepakatan di atas merupakan hal-hal umum yang telah diketahui oleh perusahaan penyedia jasa pengangkutan pariwisata, sehingga tanpa dibuatkan suatu perjanjian pun point-point di atas secara langsung berlaku.

Kesepakatan-kesepakatan tersebut setelah disetujui baik lewat perjanjian sewa menyewa yang dibuat secara tertulis maupun secara lisan,

maka masing-masing pihak akan mematuhi dan akan memberikan apa yang merupakan tanggungjawabnya.

4.1.2. Akibat Hukum Dalam Perjanjian Sewa Menyewa Bus Wisata

Setelah disetujuinya perjanjian sewa menyewa bus wisata baik yang dibuat secara lisan maupun secara tertulis. Maka masing-masing pihak menurut ketentuan dalam Pasal 1338 KUH Perdata isi perjanjian tersebut terikat sebagai undang-undang bagi pihak-pihak yang membuatnya untuk mematuhi, sehingga isi dari kesepakatan dalam sewa menyewa bus wisata memberikan akibat hukum bagi para pihak (konsumen dan perusahaan oto bus).

Akibat-akibat ini antara lain perusahaan oto bus harus menjamin penyelenggaraan isi perjanjian dan harus menjamin kelayakan kendaraan yang digunakan sebagai bus wisata serta kecakapan dari supir dan karnet nya yang merupakan orang-orang perusahaan, sebaliknya pihak penyewa/konsumen harus menjamin kebenaran tujuan penggunaan bus wisata tersebut serta membayar sesuai dengan besaran uang sewa yang telah disepakati.

Akibat-akibat hukum dari perjanjian sewa menyewa ini juga meliputi dari keharusan pembayaran denda, sebagai hukuman dari dilanggarnya kesepakatan dalam perjanjian seperti pembayaran 10 % dari besaran sewa bila terjadi pembatalan (apabila konsumen membatalkan pengangkutan

pariwisata) atau denda kepada perusahaan apabila karena kelalaian supir atau perusahaan penyelenggaraan acara pariwisata tidak dapat berjalan sebagaimana mestinya atau kurangnya fasilitas dalam bus sehingga tidak mendukung secara sempurna dari acara tour pariwisata.

4.2. Kegiatan Operasional Bus wisata

Kegiatan operasional bus wisata memiliki mekanisme dan perizinan tersendiri, misalnya selain harus memperhatikan ketentuan Undang-Undang dan Peraturan yang berlaku mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya juga harus mengindahkan ketentuan/peraturan mengenai Parawisata yang telah ditentukan oleh Dinas Pariwisata, selain itu juga harus memperhatikan peraturan yang berkaitan dengan pendirian kegiatan usaha yang dikoordinasikan dengan Departemen Perdagangan dan Perindustrian setempat.

Pelanggaran terhadap prosedur yang telah ditentukan akan dikenakan sanksi yang terutama dan terlebih dahulu, serta yang paling sering adalah dari sisi pemenuhan syarat dan ketentuan Lalu lintas dan Angkutan Jalan Raya, karena penegakan hukum di bidang tersebut lebih banyak dan lebih kompleks.

Operasional bus wisata juga memiliki norma-norma yang harusnya mendapat perhatian, mengingat tujuan utama dari kegiatan bus wisata adalah pelayanan jasa dengan mengedepankan kenyamanan selama

perjalanan wisata maka perlengkapan pendukung serta keamanan mendapat prioritas yang lebih.

Sebenarnya ukuran atau standart layak tidaknya suatu bus wisata dikatakan bus wisata tidak tercantum secara jelas selain ketentuan perizinan, namun dalam prakteknya perlengkapan pendukung menurut kebiasaan berdasarkan kepentingan dan tujuan dari kegiatan pariwisata telah membentuk standart tersendiri.

4.2.1. Standart Kelayakan Operasional Bus Wisata

Ketentuan mengenai operasional dari bus wisata dari sisi kewilayahan tidak memiliki batasan operasional, artinya suatu *carter* atau penggunaan sewa atas bus wisata dengan tujuan wisata lintas propinsi tidak dilarang.

Selain operasional dari bus wisata memiliki teknis perizinan tertentu, terlebih lagi harus pula disadari bahwa sangat penting disempurnakan syarat kelayakan bus wisata dengan keharusan kelengkapan beberapa perlengkapan pendukung di dalam bus, seperti AC (*Air Conditioner*) dan tersedianya WC/kamar kecil yang terintegral di dalam mobil serta dipertimbangkan kelengkapan Sound Sistem, tape, dan tv. Hal ini penting bila disadari benar tujuan dari sarana angkutan pariwisata.

Dalam praktek dari dua responden perusahaan oto bus parawisata yang penulis jadikan sampel penelitian terungkap bahwa perlengkapan-perengkapan pendukung tersebut di atas bukanlah menjadi hal utama

sebagai syarat kelayakan bus parawisata, melainkan cukup secara administrasi saja, artinya pada saat bus didaftar dan diregister dalam register bus wisata maka bus tersebut telah menjadi bus wisata.

Namun pada perusahaan yang mengkonsentrasikan diri pada kegiatan penyelenggaraan pengangkutan pariwisata melakukan pembenahan dengan melengkapi bus wisatanya dengan perlengkapan-perengkapan tambahan semata-mata dikarenakan nuansa persaingan dibidang pelayanan dan bukan keharusan sebagai kelayakan operasional.

Kondisi tersebut di atas membawa akibat banyaknya ditemui operasional bus wisata yang diselenggarakan dengan kondisi fasilitas bus yang pas-pasan (tanpa perlengkapan pendingin udara (AC), tv, kamar kecil, tape) terlebih lagi fasilitas tempat duduk yang cenderung kebentuk ekonomi/bus umum.

Pengertian di dalam operasional bus wisatapun menjadi rancu dengan berbagai istilah yang ada dalam bahasa terminal (artinya tidak menjadi ketentuan dalam peraturan pengangkutan jalan raya) namun dikenal diwilayah terminal adanya klasifikasi seperti **bus wisata VIP dan bus wisata AC ekonomi**.

Dari hasil penelitian penulis dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud bus wisata VIP adalah bus wisata yang klasifikasi posisi ac bergandengan dengan lampu terpasang rangkap dua masing-masing di atas tempat duduk, memiliki gordena pada tiap jendela dan tidak menerima penumpang di jalan

(dapat juga dikatakan bus patas). Sedangkan bus parawisata ac ekonomi merupakan penamaan untuk membedakan klasifikasi dengan bus wisata normal, dalam bus wisata ac ekonomi cenderung mengarah kepelayanan bus umum, posisi ac tiap dua baris (bahkan pada posisi kursi ketiga) disediakan fasilitas ac yang terintegral dengan lampu, fasilitas gorden/tirai biasanya ada biasanya tidak, dimungkinkan menerima penumpang di jalan.

Dari analisa penulis sebenarnya penamaan dan fasilitas yang dimiliki oleh bus wisata ac ekonomi cenderung menyalahi aturan pengangkutan sebagai kewajiban berdasarkan tujuan operasional dari kegiatan bus parawisata. Karena selain kenyamanan tidak menjadi prioritas juga menjadi rawan dari sisi keamanan.

Keadaan lain yang dapat diungkapkan dari sisi operasional bus wisata adalah bahwasanya kegiatan bus wisata dapat merupakan kegiatan yang diselenggarakan karena keinginan dari perseorangan atau instansi tertentu dengan cara men *carter* bus tersebut untuk tujuan kegiatan parawisatanya dan dapat juga dikarenakan operasional rutin dari perjalanan lintas propinsi, hal ini dimaksudkan sebagai pelayanan penggunaan angkutan bus untuk mereka yang berkehendak bepergian kesuatu daerah yang ingin menikmati pelayanan dari bus wisata. Terkadang nampak dalam beberapa iklan promosi bus umum justru melakukan promosi menerima *carteran* untuk kegiatan parawisata.

4.2.2. Fasilitas yang Diberikan Terhadap Bus Wisata

Fasilitas yang diberikan terhadap bus wisata sebenarnya tidak banyak, antara lain yang nampak sekali adalah dari sisi penggunaan beberapa jalur tertentu di dalam kota maupun pada penggunaan ruas jalan umum untuk waktu-waktu tertentu (biasanya sabtu dan minggu atau pada hari libur nasional) yang pada hari tersebut bus umum dilarang melintasinya.

Fasilitas lain yang juga diberikan pada bus wisata adalah dilindunginya bus wisata dari prosedur yang lama dalam hal kegiatan operasi jalan raya yang diadakan oleh kepolisian lalu lintas setempat atau Dinas Angkutan Jalan Raya. Perlindungan ini berupa ; apabila terjadi pelanggaran atau ketidak lengkapan dokumen perjalanan bagi bus wisata hanya dicatat nama perusahaan oto bus serta tempat / kantor pusat /kantor cabang diwilayah bus tersebut terjaring operasi, selanjutnya dibuatkan berita acara singkat bahkan hanya menahan KTP supir selanjutnya bus dibiarkan lewat.

4.3. Analisa Tanggungjawab Para Pihak Dalam Perjanjian Sewa Menyewa Bus Wisata

Dalam perjanjian sewa menyewa bus wisata, para pihak masing-masing memiliki hak dan karenanya juga dibebankan tanggungjawab. Sewa menyewa bus wisata merupakan bagian dari perjanjian pengangkutan darat, pada bagian terdahulu telah dijelaskan bahwa di dalam perjanjian pengangkutan darat pengangkut yaitu perusahaan oto bus wisata/pengusaha mempunyai kewajiban pokok yaitu :

1. Menyelenggarakan pengangkutan barang dan penumpang dan atau orang dari tempat pemuatan sampai di tempat tujuan dengan selamat ;
2. Merawat, menjaga, memelihara barang dan penumpang yang diangkut sebaik-baiknya ;
3. Menyerahkan barang yang diangkut kepada penerima dengan lengkap, utuh, tidak rusak dan tidak terlambat ;
4. Melepaskan dan menurunkan penumpang di tempat tujuan atau pemberhentian sebaik-baiknya.

Tanggungjawab pokok ini merupakan tanggungjawab yang melekat pada sistim usaha di bidang pengangkutan darat termasuk penumpang/orang dan barang.

4.3.1. Analisa Terhadap Tanggungjawab Penyewa dan Pemilik Bus Wisata di Dalam Perjanjian Sewa Menyewa

Dalam perjanjian sewa menyewa bus wisata terjadi apa yang disebut prestasi dan kontra prestasi, kontra prestasi itu sendiri merupakan tanggungjawab yang melekat pada para pihak (penyewa dan pemilik perusahaan).

Secara garis besar pihak pemilik bus wisata berkewajiban

1. menyerahkan barang yang disewa kepada penyewa untuk digunakan bagi kepentingan penyewa; misalkan tidak menghalang-halangi penyewa atau membatasi penyewa dalam memanfaatkan/ menggunakan bus wisata bagi tujuan kegiatannya. Sebagai tanggungjawabnya pemilik bus wisata harus menjamin bus wisata tersebut dapat secara bebas digunakan oleh pihak penyewa.
2. Memelihara barang yang disewakan/bus wisata sedemikian hingga dapat dipakai untuk kebutuhan yang dimaksud. Sebagai tanggungjawabnya pemilik bus wisata harus menjamin kelayakan operasional dari bus wisata tersebut dalam hal layak fisik dan layak mesin, serta menjamin kondisi mesin dari bus wisata yang digunakan tersebut.
3. Memberikan kepada penyewa kenikmatan tenteram dari barang/bus wisata yang disewakan selama berlangsungnya persewaan; dalam hal ini pemilik bus wisata harus menjamin bahwa bus wisata tersebut

adalah benar miliknya dan tidak bermasalah dalam hal kepemilikan, serta lengkap dalam hal surat-surat operasionalnya, sehingga meminimalisasi kemungkinan berkurangnya kenikmatan si penyewa dalam hal merasakan/menikmati penggunaan dari bus wisata yang disewanya. Termasuk pada kategori ini adalah jaminan dan merupakan kewajiban dari pemilik bus wisata untuk melakukan pembetulan-pembetulan/service terhadap bus wisata yang disewakan, bahkan apabila terjadi kerusakan yang parah dan karena kerusakan tersebut pihak penyewa mengalami kerugian maka adalah bagian dari tanggungjawab pemilik bus wisata untuk memberikan ganti rugi kepada penyewa.

Adapun tanggungjawab pihak penyewa secara umum adalah :

1. Menggunakan bus wisata sesuai dengan peruntukannya atau menurut perjanjian sewanya; artinya pihak penyewa harus menggunakan bus wisata sesuai dengan tujuan wisata, tempat dan waktu harus sesuai, dan tidak digunakan untuk tujuan lain diluar kepentingan wisata, hal tersebut apabila menurut perjanjian memang diperuntukkan untuk *carter* guna kepentingan wisata. Karena ada juga bus wisata yang beruntukanya untuk angkutan umum, artinya peruntukan bus wisata yang dipakai dalam angkutan umum lintas wilayah/propinsi, bus wisata ini memang secara operasional adalah sebagai angkutan umum tetapi berfasilitas bus wisata (bus wisata vip).

2. Membayar harga sewa bus wisata pada waktu yang telah ditentukan, ini merupakan kewajiban dan tanggungjawab dari penyewa, pelaksanaan dari pembayaran sewa telah ditentukan dalam perjanjian sewa menyewa, pelanggaran dalam ketentuan membayar sewa, apabila sudah jatuh tempo untuk ditagih biasanya akan dikenakan pinalti atau pembayaran tambahan sesuai dengan perjanjian.

4.3.2. Analisa Tanggungjawab Para Pihak Terhadap Keadaan *Overmacht*

Keadaan *overmacht* tidak hanya terjadi pada penyewa tetapi juga dapat terjadi pada yang menyewakan/ perusahaan oto bus wisata, *overmacht* merupakan suatu keadaan yang terjadi dimana keadaan itu tidak terduga-duga sehingga keadaan tersebut juga bukan merupakan kehendak dari pihak-pihak yang mengalaminya. Pihak-pihak tersebut juga tidak memiliki kekuatan untuk mencegah hal *overmacht* tersebut terjadi, kekuatan mencegah ini juga dalam artian bahwa pihak yang mengalami *overmacht* tidak mengetahui keadaan itu akan terjadi, sehingga tidak ada kesiapan untuk menghadapinya.

Keadaan *overmacht* dalam hal sebagaimana yang dimaksud di dalam Pasal 1244 KUH Perdata, maka pemilik oto bus tidak harus membayar ganti rugi/kontra prestasi kepada penyewa. Namun berdasarkan Pasal 1460 KUH

Perdata pemilik perusahaan demi hukum dibebaskan dari kewajiban melakukan kontra prestasi.

Menurut analisa penulis dalam menentukan *overmacht* yang terpenting adalah memperhatikan keadaan kondisi dari pihak yang mengalami keadaan *overmacht* tersebut. Penyewa yang karena tidak tahu akan terjadi kerusuhan di daerah tujuan wisatanya, karena kegiatan wisatanya di daerah tersebut mengakibatkan bus wisata rusak/musnah, maka penyewa tersebut tidaklah dapat dimintai pertanggungjawabannya.

Demikian juga dengan pembatalan sepihak oleh pengusaha bus wisata dalam suatu kegiatan wisata apabila di daerah lintasan bus wisata terjadi kerusuhan, maka pemilik bus wisata/pengusaha tidak dapat diminta ganti rugi.

Keadaan *overmacht* sesungguhnya menghilangkan kewajiban pihak tersebut untuk melakukan prestasi kepada pihak lain, jadi sangat jelas bahwa dalam keadaan *overmacht* isi perjanjian dapat saja dibatalkan atau ditangguhkan. Namun apabila terbukti bahwasanya keadaan *overmacht* tersebut tidak kuat alasannya dan keadaan tersebut sebenarnya tidak terjadi, maka pihak yang melakukan pembatalan harus bertanggungjawab sesuai dengan ketentuan isi dari perjanjian sewa menyewa bus wisata, termasuk memberikan ganti rugi.

4.4. Praktek Sewa Menyewa Bus Wisata

Secara teoritis sewa menyewa bus wisata terjadi seperti penjabaran sebelumnya, namun di dalam keadaan praktek sewa menyewa bus wisata jauh menjadi lebih mudah dan tidak terlalu berbelit-belit.

Kondisi demikian disebabkan bahwa dalam praktek perjanjian sewa menyewa terjadi dalam kondisi antara pihak penyewa dan yang menyewakan telah saling mengenal terlebih dahulu, bahkan bagi pelanggan baru dikarenakan tingkat persaingan berlaku promosi seketika dan pemutusan kebijakan sesaat, misalkan penurunan harga, discount dan penambahan fasilitas lainnya seperti waktu pemakaian bus wisata.

4.4.1. Sewa Menyewa Bus Wisata Dalam Praktek

Perjanjian sewa menyewa bus wisata dalam praktek terjadi antara konsumen sebagai penyewa dan perusahaan oto bus wisata sebagai yang menyewakan pada kondisi yang santai, suasana kekeluargaan. Keadaan ini disebabkan sebagian besar penyewa adalah langganan dari perusahaan oto bus wisata tersebut, ada beberapa langganan baru namun langganan-langganan baru tersebut pada konsepnya terkoneksi lewat promosi yang diadakan oleh beberapa sales perusahaan, sehingga sales-sales tersebut bertindak dalam melakukan negosiasi secara langsung dengan pelanggan baru dalam posisi mewakili perusahaan.

Keadaan ini menyebabkan pelanggan baru sebenarnya tidak berhadapan dengan pimpinan perusahaan, kebijakan-kebijakan baik pengurangan harga, penetapan harga, waktu pembayaran, bus yang digunakan, diputuskan oleh pimpinan perusahaan kepada sales/perantara perusahaan, dan perantara ini yang berhubungan dengan pelanggan.

Karena perjanjian sewa menyewa bus wisata pada dasarnya berlaku ketentuan umum tentang aturan sewa menyewa bus wisata, maka demikian pula dengan prakteknya yaitu pengetahuan terhadap ketentuan umum tetap berlaku, sehingga hal-hal yang tertulis dan disepakati hanya bersifat pokok saja, bahkan dalam praktek beberapa penambahan fasilitas dan pengurangan harga ataupun kesepakatan dispensasi waktu pembayaran dilakukan dengan lisan saja.

Hal-hal tersebut dimungkinkan karena memang sebenarnya pelanggan bus wisata sudah sangat dekat dengan perusahaan oto bus wisata tersebut terlebih dengan karyawan/sales yang mewakili perusahaan.

Dalam prakteknya memang bus wisata pada saat terkoneksi dan terjadinya persetujuan maka penyewa harus memberikan persekot atau uang pembayaran didepan kepada perusahaan oto bus wisata, besamya uang pembayaran muka biasanya 25 % dari jumlah pembayaran secara keseluruhan.

Di dalam praktek juga biasanya pembatalan tidak dikenakan pemotongan apa bila terjadi satu atau dua hari sebelum acara

diselenggarakan, praktek ini cenderung dikarenakan adanya kebiasaan menjaga hubungan baik dengan konsumen.

Pembatalan biasanya berakhir dengan penundaan waktu pelaksanaan, waktu pelaksanaan akan diundur beberapa hari kemudian, dalam hal terjadinya pembatalan tidak dibuatkan perjanjian baru, melainkan perjanjian lama yang di renvoi dan diparaf oleh pihak pengusaha oto bus wisata.

4.4.2. Tindakan Wanprestasi dan Penyelesaiannya

Dalam praktek keadaan wanprestasi yang terjadi adalah ;

Wanprestasi yang dilakukan pihak penyewa :

1. Tidak dibayarnya biaya sewa tepat waktu sesuai dengan perjanjian; keterlambatan pemenuhan biaya sewa sesuai dengan isi perjanjian akan mengakibatkan didendanya pihak penyewa, namun kenyataannya justru keterlambatan pembayaran biaya sewa lebih banyak yang diselesaikan dengan perundingan dan berakhir dengan pemberian waktu beberapa hari lagi.
2. Penggunaan waktu yang berlebihan dari waktu yang diperjanjikan dan oleh penyewa dianggap/dimohonkan sebagai bonus tambahan; permintaan/permohonan demikian oleh pihak pengusaha lebih sering untuk dipenuhi tanpa suatu tawar menawar yang lebih panjang,

apalagi sering keterlambatan yang terjadi umumnya setengah hari (sekitar 12 jam).

3. Berubahnya tempat tujuan wisata; untuk masalah ini terkadang mengalami “perlawanan” dari supir atau terkadang kondisi demikian mengakibatkan supir tidak mengantar rombongan. Namun ada juga negosiasi terjadi dimana pada akhirnya supir memintah sejumlah tambahan sebagai upah lelah diluar dari jasa yang diberikan oleh perusahaan.

Tindakan wanprestasi yang dilakukan oleh perusahaan oto bus wisata dapat berupa :

1. Pengoperasian bus wisata yang tidak layak guna sebagai bus wisata, artinya dari segi fasilitas yang dimiliki serta dari kondisi fisik dan mesin tidak memenuhi standart (standart dalam hal ini menurut penulis memiliki fasilitas ac, tv dan kamar kecil dalam bus); hal demikian akan menyebabkan berkurangnya kenyamanan dari penumpang.
2. Penyediaan supir bus wisata yang tidak profesional; maksudnya tindakan wanprestasi dimana pihak perusahaan justru memperkerjakan karyawan sebagai supir yang sembrono, tidak mengetahui jalan/medan, ugal-ugalan dalam artian suka ngebut; hal ini menyebabkan gangguan dari segi kenyamanan dan keselamatan penumpang.

Hal-hal tersebut di atas yang merupakan tindakan-tindakan wanprestasi yang dilakukan oleh pihak perusahaan dan yang paling banyak dikeluhkan oleh pelanggan.

Adapun penyelesaian untuk tindakan wanprestasi tersebut; untuk wanprestasi yang dilakukan oleh penyewa sering didispensasi oleh pihak perusahaan dengan menghapuskan denda-denda, serta memberikan kelonggaran waktu penyelesaian tanggungjawab pihak penyewa.

Sedangkan wanprestasi yang dilakukan oleh pemilik/perusahaan otobus terkadang di komplain oleh penyewa dengan melayangkan surat teguran bahkan sampai keberatan. Untuk tuntutan ganti rugi sampai dengan sekarang belum ada dialami oleh kedua perusahaan responden.

Komplain dan surat teguran tersebut akan diteruskan kepada pihak manajemen perusahaan untuk ditindak lanjuti oleh divisi HRD (*Human Resource Departemen*), tindak lanjutnya dapat berupa teguran kepada pihak yang bertanggungjawab terhadap kejadian tersebut, bahkan dapat juga berupa pemecatan kepada pihak tersebut, umumnya yang menjadi keberatan adalah pihak supir, berupa tindakan mengendarai bus wisata yang membahayakan keselamatan konsumen.

Dengan diterbitkannya surat teguran, semua langkah yang ditempuh oleh pihak manajemen perusahaan akan dilaporkan tindakan-tindakannya baik yang sudah diambil atau yang belum/akan diambil kepada pihak-pihak perusahaan yang terlibat dengan masalah ketidakpuasan konsumen

tersebut. Laporan-laporan demikian selama ini masih terlihat efektif untuk mengobati kekecewaan dari konsumen.

4.4.3. Pelaksanaan Ganti Rugi dan Akibat-akibatnya

Tindakan wanprestasi yang mengakibatkan terjadinya kerugian bagi salah satu pihak dapat menyebabkan pihak yang melakukan tindakan tersebut dituntut pertanggungjawabannya baik berupa tindakan pernyataan maaf ataupun juga merupakan tuntutan ganti rugi.

Ganti rugi disini dimaksudkan sebagai suatu tindakan pemulihan atau pembayaran terhadap tindakan yang telah diperbuat atau oleh karena perbuatan dari salah satu pihak sehingga menyebabkan kerugian tersebut terjadi, kejadian-kejadian tersebut dapat berupa hilangnya barang milik penumpang dikarenakan pintu bagasi barang lupa ditutup atau ditutup tetapi lupa dikunci. Dapat juga karena supir mengantuk dan terjadi kecelakaan atau kecelakaan terjadi karena kondisi mobil yang jelek, sering juga keadaan dimana rombongan terlambat sampai karena mesin mobil yang sering rusak dikarenakan kondisi mesinnya yang tidak layak jalan jauh.

Wanprestasi dari penyewa terlihat tidak terlalu banyak selain persoalan tidak tepatnya pembayaran biaya sewa, penggunaan waktu yang berlebihan, dan perubahan tempat kunjungan. Berdasarkan isi perjanjian ganti rugi dalam keadaan seperti ini adalah denda.

Pada prinsipnya tindakan wanprestasi akan menyebabkan batalnya perjanjian, selanjutnya pihak dirugikan dapat menuntut ganti rugi karena tindakan wanprestasi dan tidak berkewajiban lagi melakukan prestasi kepada pihak yang merugikan tersebut.

Dijelaskan di atas bahwa tindakan wanprestasi menyebabkan batalnya perjanjian, berkaitan dengan wanprestasi ada juga ajaran *exceptio non adimpleti contractus*. Ajaran tersebut menyatakan bahwa tindakan wanprestasi tidak membatalkan perjanjian tetapi hanya menunda pelaksanaan dari perjanjian tersebut. Akibatnya adalah bahwa perjanjian akan tetap dilaksanakan tetapi terlambat. Putusan seperti ini biasanya lewat suatu penetapan dari pengadilan, namun dasar pikiran dari lahirnya putusan ini adalah telah terbukti salah satu pihak (pihak yang dituntut) wanprestasi mengalami tindakan pembenaran sehingga wanprestasi itu terbentuk atau setidaknya pihak yang menuntut telah melakukan wanprestasi juga. Sehingga ajaran *exceptio non adimpleti contractus* dapat digunakan sebagai tangkisan bagi pihak yang telah melakukan wanprestasi ringan.

BAB V

P E N U T U P

5.1. Kesimpulan

Dari hasil penelitian dan pembahasan, ada beberapa hal yang dapat ditarik sebagai kesimpulan, yaitu :

- 5.1.1. Bahwa perusahaan oto bus dalam perjanjian sewa menyewa bus wisata bertanggungjawab secara penuh terhadap kondisi bus wisata yang akan dioperasikan baik kondisi fisik terlebih kondisi mesin dengan jaminan layak digunakan untuk perjalanan jauh, pengusaha bus wisata juga menjamin keselamatan dari penumpang dan kelayakan supir yang mengemudi.
- 5.1.2. Dalam hal terjadinya kondisi *overmacht*, maka isi dari perjanjian saat itu juga tidak mengikat bagi para pihak untuk dilaksanakan, keadaan *overmacht* membebaskan para pihak dari masing-masing tanggungjawab untuk memberikan contraprestasi, karena dianggap *overmacht* sebagai keadaan yang tidak dapat diprediksikan dan tidak diingini oleh para pihak untuk terjadi.
- 5.1.3. Tindakan wanprestasi akan mengakibatkan kerugian dari salah satu pihak, wanprestasi dapat membatalkan perjanjian, wanpresatsi ringan selama dapat dibuktikan akan mengakibatkan penundaan dari

pelaksanaan perjanjian, tanggungjawab hukum dari pihak yang mengakibatkan wanprestasi dapat berupa ganti rugi, atau denda namun dapat juga hanya permintaan maaf dan bisa juga kesemuanya hal tersebut.

5.2. Saran-saran

Dari kesimpulan di atas ada beberapa hal yang dapat dijadikan saran guna membangun penyadaran hukum bagi masyarakat dan pengusaha yang bergerak di bidang jasa transportasi umumnya dan khususnya di bidang bus angkutan wisata, antara lain ;

- 5.2.1 Para pihak sebaiknya mempertimbangkan untuk menggunakan klausula baku dan tertulis dalam setiap perjanjian pengangkutan dengan secara jelas mencantumkan hak dan kewajiban dari pengusaha dan penyewa.
- 5.2.2. Dalam perjanjian sewa menyewa bus wisata yang dibuat seyogyanya lebih dipertegas mengenai tanggung jawab dan pengenaan sanksi atas setiap pelanggaran dari isi perjanjian, sehingga perjanjian tersebut memaksa untuk ditaati bagi para pihak.
- 5.2.3. Apabila terjadi wanprestasi dari salah satu pihak sebaiknya diselesaikan lewat jalur musyawarah dan mufakat saja, jangan sampai ditempuh lewat jalur hukum karena akan memakan waktu dan biaya dalam proses penyelesaiannya.

RINGKASAN

I. Latar Belakang

Pengangkutan memegang peranan vital dalam segala aspek kehidupan, baik secara langsung maupun tidak langsung, terlebih dalam dunia perdagangan tidak mungkin terlepas dari kegiatan pengangkutan.

Perkembangan sarana angkutan akan mengakibatkan mobilitas masyarakat yang semakin tinggi, demikian juga dalam dunia perekonomian yang semakin maju, fungsi pengangkutan untuk memindahkan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain, dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai barang.

Dalam KUHD sama sekali tidak dijumpai definisi tentang pengangkutan pada umumnya, baik dalam Buku I maupun dalam Buku II, dalam hal ini Sukardono memberikan definisi mengenai hukum pengangkutan yang ditinjau dari Hukum Perdata, sebagai berikut :

"merupakan keseluruhan peraturan-peraturan di dalam dan di luar kodifikasi (KUH Perdata dan KUHD) yang berdasarkan atas dan bertujuan untuk mengatur hubungan-hubungan hukum yang terbit karena keperluan pemindahan barang-barang dan atau orang-orang dari suatu tempat lain untuk memenuhi perikatan-perikatan yang lahir dari perjanjian-perjanjian tertentu, termasuk juga perjanjian-perjanjian untuk memberikan perantara-an mendapatkan pengangkutan."

Pada dasarnya pengangkutan dalam dunia pemiagaan di bagi dalam 3 (tiga) jenis, yaitu :

1. Pengangkutan di Darat ;
2. Pengangkutan di Laut ;
3. Pengangkutan di Udara.

Sedangkan untuk pengangkutan di darat dalam melaksanakan fungsi dan tujuannya beraneka macam, ada yang berfungsi sebagai angkutan barang, angkutan penumpang dan ada yang sebagai angkutan penumpang sekaligus barang, baik yang menurut fisik sarana pengangkutan dilakukan oleh kendaraan yang dapat berupa kendaraan bermotor maupun mobil atau kendaraan darat lain yaitu Kereta Api yang dikelola oleh PT. Kereta Api Indonesia.

Perbedaan di dalam pengaturan usaha dibedakan dari segi tanggung jawab dalam usaha itu sendiri, sebuah sarana pengangkutan yang dikelola oleh Perseroan Terbatas secara langsung tunduk pada aturan-aturan di dalam Undang-undang Nomor : 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas, namun pada umumnya dalam penyelenggaraan usaha pengelolaan sarana pengangkutan terdaftar pada Departemen Perdagangan dan Perindustrian dengan nama Perusahaan Oto Bus (P.O).

Hubungan antara suatu perusahaan oto bus dan konsumen terikat pada suatu persetujuan berupa perjanjian pengangkutan, berdasarkan yurisprudensi Mahkamah Agung Nomor : 653 K/Sip/1980 tanggal 11 Juni 1980 disebutkan bahwa hak dan kewajiban dari para pihak dalam tiap-tiap

perjanjian harus ada dan ini ditentukan dalam isi perjanjian yang bersangkutan.

Terikatnya perusahaan oto bus dan konsumen dalam suatu perjanjian pengangkutan memaksakan masing-masing pihak untuk mematuhi penyelenggaraan isi dari perjanjian tersebut, dengan konsekuensi hukum yang ada.

Pengelolaan suatu sarana pengangkutan khususnya pengangkutan penumpang yang berorientasi pada pelayanan pariwisata memiliki beberapa aturan tersendiri yang khusus diterapkan pada sarana angkutan pariwisata, misalkan aturan dari segi perizinan dan trayek yang berbeda antara bis umum dan bis pariwisata atau antara bis dan angkutan umum dalam kota, beberapa alternatif lain ada Perusahaan Oto Bus yang dalam kegiatan umum sehari-hari melayani pengangkutan orang untuk niaga (penumpang), suatu saat karena perjanjian *carter* melayani kegiatan pariwisata, atau sebaliknya karena harga penawaran yang lebih rendah kendaraan umum dalam kota di *carter* menjadi angkutan pariwisata. Persoalan lain adalah untuk menentukan batas dari tindakan wanprestasi, karena sering suatu kontrak sewa menyewa tidak dituangkan secara tertulis.

II. Tinjauan Pustaka

Pengangkutan Darat

Pengangkutan merupakan hasil produksi dalam bentuk jasa yang merupakan kegiatan yang dilakukan untuk memindahkan orang dan atau barang dari suatu tempat asal ke tempat tujuan. Oleh karena itu proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal di mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan atau kemana kegiatan angkutan diakhiri.

Pada dasarnya suatu aktivitas yang berisikan suatu perpindahan yang lazim disebut sebagai pengangkutan itu dapat dibagi menjadi tiga jenis pengangkutan yaitu :

- a. Pengangkutan yang diselenggarakan melalui darat yang sering disebut sebagai pengangkutan darat dan termasuk didalamnya pengangkutan perairan pedalaman ;
- b. Pengangkutan yang diselenggarakan melalui laut (dengan kapal laut) yang sering disebut dengan pengangkutan laut ;
- c. Pengangkutan yang diselenggarakan melalui udara (dengan pesawat udara) yang sering dikenal pula dengan sebutan pengangkutan udara.

Pengangkutan darat adalah pengangkutan yang tidak diselenggarakan melalui laut atau udara, tetapi diselenggarakan melalui darat. Secara umum dapat dikatakan bahwa pengangkutan darat itu melalui :

1. Jalan raya, yaitu meliputi semua jenis pengangkutan barang dan atau orang melalui jalan raya, baik mempergunakan kendaraan bermotor maupun tidak menggunakan kendaraan bermotor. Pengangkutan dengan kendaraan bermotor antara lain meliputi pengangkutan barang dan atau orang antar

daerah, antar kota dan mungkin antar pulau Sumatra, Jawa, Bali dan sebagainya ;

2. Rel kereta api, yaitu meliputi semua pengangkutan baik pengangkutan orang dan atau barang dengan kereta api, melalui rel kereta api, termasuk kereta listrik atau trem listrik dalam kota. Dengan kata lain meliputi semua kegiatan atau aktivitas pengangkutan dengan kereta api ;
3. Perairan pedalaman, yaitu semua pengangkutan baik pengangkutan barang dan atau orang melalui perairan pedalaman, yang meliputi teluk, sungai-sungai danau baik yang mempergunakan perahu bermotor, termasuk didalamnya apa yang disebut sebagai angkutan lalu lintas sungai, ferry dan danau ;
4. Pengangkutan berita dan kawat melalui kawat dan alat komunikasi yang lain. Di sini termasuk didalamnya pengangkutan surat-surat dan berita serta kartu pos yang merupakan monopoli setiap negara ;
5. Pengangkutan benda cair dan pipa.

Peraturan pengangkutan di Indonesia, terutama pengangkutan darat tidak dapat dijumpai dalam satu kodifikasi, tetapi tersebar di dalam berbagai peraturan-peraturan sebagai sumber hukum dari pengangkutan di Indonesia, dapat dicari dalam dua sumber yaitu peraturan-peraturan yang terdapat di luar kodifikasi maupun yang berada di dalam kodifikasi.

Peraturan yang berada di dalam kodifikasi terutama yang terdapat di dalam KUH Perdata, yang berisi mengenai tanggung jawab pengangkut. Sedangkan peraturan yang terdapat di luar kodifikasi, tersebar di dalam berbagai undang-undang dan peraturan tentang berbagai hal. Berbagai jenis

peraturan tentang pengangkutan yang terdapat di luar kodifikasi ini mempunyai sifat yang berbeda-beda yaitu :

1. Peraturan yang mengatur hal-hal yang bersifat memberikan perlindungan bagi kepentingan umum, seperti :
 - Peraturan mengenai wajib uji kendaraan bermotor ;
 - Peraturan mengenai syarat-syarat pendirian perusahaan angkutan umum ;
 - Peraturan mengenai syarat-syarat pengemudi dan lain-lain.
2. Peraturan yang memberikan perlindungan kepada pemakai kendaraan bermotor terutama untuk melindungi kepentingannya, seperti undang-undang tentang dana pertanggungan kecelakaan penumpang.
3. Peraturan yang memberikan perlindungan kepada korban kecelakaan yang ditimbulkan oleh alat angkutan.

Peraturan di dalam KUH Perdata yang menjadi dasar dari pengangkutan darat yaitu mengenai perjanjian pengangkutan orang atau penumpang di darat, yang menitikberatkan pada Pasal 1338 dan Pasal 1339 KUH Perdata. Kedua pasal ini yang dapat dipakai sebagai ketentuan umum atau titik tolak adanya perjanjian pengangkutan orang atau penumpang dan dapat pula disebut sebagai landasan perjanjian.

Peraturan di luar kodifikasi, tersebar dalam berbagai undang-undang dan peraturan yang antara lain meliputi :

1. Peraturan pokok mengenai pengangkutan melalui jalan raya, seperti yang diatur dalam UU No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Peraturan pokok tentang perkeretapihan yang diatur dengan PP No. 57 Tahun 1990 Tentang Kereta Api Sebagai Perusahaan Umum.

3. Peraturan pokok tentang pengangkutan pos yang diatur dengan PP No. 37 Tahun 1985 Tentang Penyelenggaraan Pos.
4. Peraturan pokok mengenai telekomunikasi yang diatur dengan UU No. 3 Tahun 1993 Tentang Telekomunikasi dan PP. No. 8 Tahun 1993 Sebagai Pelaksanaan Penyelenggaraan Telekomunikasi.

Pengusaha angkutan wajib mengangkut orang dan barang, setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan dan atau dilakukannya pembayaran biaya angkutan oleh pengirim barang dan atau penumpang. Hal ini disebabkan agar perusahaan pengangkutan umum tersebut tidak melakukan pembedaan perlakuan terhadap pengguna jasa angkutan itu telah memenuhi persyaratan sesuai perjanjian yang telah disepakati dan pengangkut tidak berbuat sewenang-wenang serta menjamin keselamatan orang dan atau barang hingga tujuan nanti.

Dalam perjanjian pengangkutan darat, kewajiban pokok pengangkut adalah sebagai berikut :

1. Menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari tempat pemuatan sampai di tempat tujuan dengan selamat ;
2. Merawat, menjaga, memelihara barang dan penumpang yang diangkut sebaik-baiknya ;
3. Menyerahkan barang yang diangkut kepada penerima dengan lengkap, utuh, tidak rusak dan tidak terlambat ;
4. Melepaskan dan menurunkan penumpang di tempat tujuan atau pemberhentian sebaik-baiknya.

Selain itu pada pengangkutan darat terutama pengangkutan barang pada umumnya, pengangkutan tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang timbul karena :

1. Keadaan memaksa, hingga barang rusak ;
2. Cacat pada barang itu sendiri ;
3. Kesalahan atau kelalaian pengirim ;
4. Keterlambatan tibanya barang di tempat tujuan karena keadaan memaksa tetapi barang tidak rusak.

Sewa menyewa adalah suatu perjanjian dengan mana pihak yang satu mengikatkan dirinya untuk memberikan kepada pihak yang lainnya kenikmatan dari sesuatu barang, selama suatu waktu tertentu dan dengan pembayaran suatu harga yang oleh pihak yang tersebut terakhir itu disanggupi pembayarannya. Demikianlah definisi yang diberikan oleh Pasal 1548 KUH Perdata mengenai perjanjian sewa menyewa.

Sebagai telah diterangkan, segala macam barang dapat disewakan, Perkataan "*carter*" yang berasal dari dunia perkapalan ditujukan kepada pemborongan pemakaian sebuah kendaraan atau alat pengangkut (kapal laut, kapal terbang, mobil dan lain-lain) untuk suatu waktu tertentu atau untuk suatu perjalanan tertentu, dengan pengemudinya yang akan tunduk pada perintah-perintah yang diberikan oleh si pencarter.

Pihak yang menyewakan mempunyai kewajiban :

1. Menyerahkan barang yang disewakan kepada si penyewa ;
2. Memelihara barang yang disewakan sedemikian hingga itu dapat dipakai untuk keperluan yang dimaksud ;

3. Memberikan kepada si penyewa kenikmatan tenteram dari barang yang disewakan selama berlangsungnya persewaan.

Bagi si penyewa ada dua kewajiban utama, ialah :

1. Memakai barang yang disewa sebagai seorang "bapak rumah yang baik," sesuai dengan tujuan yang diberikan kepada barang itu menurut perjanjian sewanya ;
2. Membayar harga sewa pada waktu-waktu yang telah ditentukan menurut perjanjian.

III. Metode Penelitian

Metode pendekatan yang digunakan adalah metode pendekatan bersifat yuridis empiris, dengan mengkombinasikan hasil dari data primer (hasil dari penelitian di lapangan) untuk menemukan dasar hukum/aturan dalam perjanjian sewa menyewa Bus Wisata.

Dalam penelitian ini, metode penentuan sampel yang digunakan adalah *purposive sampling*, dengan menentukan sampel yang akan diteliti dengan pertimbangan kemampuan akses ke obyek penelitian, berdasarkan penelitian awal maka telah ditentukan dua (dua) perusahaan bis wisata yang akan dijadikan sampel, yaitu :

1. PO. KUMALA dan ;
2. PO. TRI KUSUMA.

IV. Hasil Penelitian

Dari hasil penelitian penulis, bahwa perusahaan oto bus dalam perjanjian sewa menyewa bus wisata bertanggungjawab secara penuh terhadap kondisi bus wisata yang akan dioperasikan baik kondisi fisik terlebih kondisi mesin dengan jaminan layak digunakan untuk perjalanan jauh, pengusaha bus wisata juga menjamin keselamatan dari penumpang dan kelayakan supir yang mengemudi.

Dalam hal terjadinya kondisi *overmacht* maka isi dari perjanjian saat itu juga tidak mengikat bagi para pihak untuk dilaksanakan, keadaan *overmacht* membebaskan para pihak dari masing-masing tanggungjawab untuk memberikan contraprestasi, karena dianggap *overmacht* sebagai keadaan yang tidak dapat diprediksikan dan tidak diinginkan oleh para pihak untuk terjadi.

Tindakan wanprestasi akan mengakibatkan kerugian dari salah satu pihak, wanprestasi dapat membatalkan perjanjian, wanprestasi ringan selama dapat dibuktikan akan mengakibatkan penundaan dari pelaksanaan perjanjian, tanggungjawab hukum dari pihak yang mengakibatkan wanprestasi dapat berupa ganti rugi, atau denda namun dapat juga hanya permintaan maaf dan bisa juga kesemuanya hal tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Fuady. Munir**, 2001, *Hukum Kontrak*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Hartono, Sri Redjeki**, 1980, *Pengangkutan dan Pengangkutan Darat*, FH Undip Semarang.
- Hadi, Sutrisno**, 2000, *Metodologi Research Jilid I*, ANDI, Yogyakarta.
- Muhammad, Abdulkadir**, 1991, *Hukum Pengangkutan Darat*, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Nasution.Az**, 2002, *Hukum Perlindungan Consumer Suatu Pengantar*, Diadit Media, Jakarta.
- Purwosutjipto. HMN**, 1984, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia-Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta.
- Patrik. Purwahid**, 1994, *Dasar-Dasar Hukum Perikatan*, Mandar Maju.Bandung.
- Soekanto, Soerjono**, 1986, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta.
- Subekti, R.**, 1995, *Aneka Perjanjian*, Citra Aditya Bhakti, Bandung.
- Siregar, Much. Tarudin**, 1981, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Perusahaan*, LP-Ekonomi UI, Jakarta.
- Soemitro, Ronny Hanitijo**, 1985, *Metodologi Penelitian Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- , 1990, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia, Jakarta.
- Soetisna, MD**. 1985, *Managemen Pengangkutan*, Alumni, Bandung.
- Sukardono, R.** 1986, *Hukum Dagang Indonesia Jilid II*, CV. Rajawali, Jakarta.
- Subekti**. 1985, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, PT. Intermasa, Jakarta.
- , 2001, *Hukum Pembuktian*, Pradnya Paramita, Jakarta.

**Van der Burght, terjemahan Tengker . *Buku Tentang Perikatan*. Mandar
Maju. Bandung. 1999.**

Undang-Undang :

**Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan
Jalan Raya.**

Undang-Undang No. 1 tahun 1995 Tentang Perseroan Terbatas

Undang-Undang No. 9 Tahun 1990 Tentang Keparawisataan

Undang-Undang No. 8 tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.